

Lennundusseaduse ja relvaseaduse muutmise seadus (riiklik lennundus ja õhuruumi kasutamise korraldamine riigikaitse eesmärgil) SELETUSKIRI

I Sissejuhatus

Lennundust on maailmas ja eelkõige Euroopa Liidus (edaspidi *EL*) palju reguleeritud, et tagada lennundusohutuse kõrge tase. Enamik regulatsioonidest puudutab üksnes tsiviillennundust ja riiklik lennundus on jäetud riikide enda reguleerida, sest riikliku lennunduse alla kuuluvate õhusõidukitega täidetakse enamjaolt riigi suveräänsusega tihedalt seotud ülesandeid – tagatakse riigi julgeolek ja avalik kord, kuid samuti lahendatakse päästesündmuse ja täidetakse muid ülesandeid, mis on seadustega määratud riigiasutuste ülesanneteks. Nende ülesannete täitmiseks on vaja sageli eriliigilisi õhusõidukeid (nt hävitaja, pommitaja) või on vaja õhusõidukile kinnitada relvi või muid seadmeid, mille kasutamine tsiviillennunduses ei ole lubatud või on lubatud üksikutel juhtudel.

Olulisim lennundusalane rahvusvaheline õiguse allikas on 1944. aasta Chicago rahvusvaheline tsiviillennunduse konventsioon (edaspidi *Chicago konventsioon*). Riikliku lennunduse, sealhulgas sõjalise otstarbega lennunduse ehk kaitse lennunduse¹ kui riikliku lennunduse ühe osa, seisukohalt on olulised konventsiooni artikli 3 punktid a ja b, millega sätestatakse oluliste põhimõtetenärgmiste:

- a) konventsiooni kohaldatakse ainult tsiviilõhusõidukite suhtes; seda ei kohaldata riiklike õhusõidukite suhtes;
- b) sõjaväe-, tolli- ja politseiteenistuses kasutatavad õhusõidukid loetakse riiklikeks õhusõidukiteks.

Chicago konventsiooni artikli 3 punkti d kohaselt kohustub osalisriik riiklike õhusõidukite käitamiseeskirjade kehtestamisel osutama vajalikku tähelepanu (*due regard*'i põhimõte) tsiviilõhusõidukite lennuohutusele. Eriti oluline on tsiviil- ja riikliku lennunduse õhuruumi ühine ja kooskõlastatud kasutamine.²

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse nr 549/2004, millega sätestatakse raamistik ühtse Euroopa taeva loomiseks³ (edaspidi *EL määrus nr 549/2004*), artikli 1 lõikes 2 on sätestatud, et see määrus ega määrusega sätestatavad meetmed ei hõlma sõjalisi operatsioone ega õppusi ega piira liikmesriikide suveräänsust nende õhuruumi suhtes ega liikmesriikide nõudeid, mis käsitlevad avalikku korda ja julgeolekut ning kaitseküsimusi.⁴

¹ Rahvusvahelistes (tõlke)dokumentides kasutatakse sageli terminit „militaarlennundus“ (ingl k *military aviation*).

² ELis on selleks vastu võetud Komisjoni määrus 2150/2005, milles sätestatakse ühised eeskirjad õhuruumi paindlikuks kasutamiseks (ELT L 342, 24.12.2005, lk 20–25).

³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 549/2004, millega sätestatakse raamistik ühtse Euroopa taeva loomiseks (raammäärus) (ELT L 96, 31.03.2004, lk 1–9).

⁴ ELi määruse 549/2004 artikli 13 kohaselt on need meetmed eelkõige: 1) liikmesriigi vastutusalasse kuuluva õhuruumi jälgimiseks ICAO piirkondlike aeronavigatsioonialaste kokkulepete kohaselt, sealhulgas võime avastada ja identifitseerida kõik seda õhuruumi kasutavad õhusõidukid ning neid hinnata, eesmärgiga kindlustada lendude ohutus ja võtta meetmeid julgeoleku- ja kaitsevajaduste tagamiseks; 2) tõsiste riigisiseste rahutuste korral, mis mõjutavad avaliku korra säilitamist; 3) sõja või sõjaohtu kujutavate tõsiste riigisiseste rahutuste korral; 4) liikmesriikide selliste rahvusvaheliste kohustuste täitmiseks, mis on võetud seoses rahu ja rahvusvahelise

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega nr 2018/1139, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet⁵ (edaspidi *raammäärus 2018/1139*) sätestatakse tsiviillennunduse normide raamistik. Raammääruse 2018/1139 artikli 2 lõike 3 punktide a–c kohaselt ei kohaldata raammäärust liikmesriigi relvajõudude kasutuses ja valduses olevatele õhusõidukitele, lennuväljadele või nende osadele, mida kasutavad relvajõud, ega lennuliikluse ja aeronavigatsiooniteenustele, mida osutavad liikmesriigi relvajõud. Samuti ei kohaldata raammäärust avaliku võimu volitusi omava organi õhusõidukitele, kui need täidavad või nende nimel täidetakse avalikes huvides ning liikmesriigi kontrolli all ja vastutusel tolli, politsei, otsingu- ja pääste-, tuletõrje-, piiri- ja rannikuvalve või muude samalaadsete tegevuste või teenustega seotud ülesandeid. Sama artikli lõikes 5 on sätestatud, et liikmesriikide relvajõudude kontrolli all ja kasutuses olevad lennuväljad ning nende osutatavad lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenused peaksid siiski pakkuma samaväärset ohutustaset ja koostalitlusvõimet tsiviilotstarbeliste süsteemidega, kui need on avalikud. Teisisõnu peavad riikliku lennunduse õhusõidukitele sätestatud nõuded olema samaväärsed tsiviilõhusõidukitele kehtestatud nõuetega, et tagada üldine lennundusohutus kõrgel tasemel.

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse nr 550/2004, aeronavigatsiooniteenuste osutamise kohta ühtses Euroopa taevas (teenuse osutamise määrus)⁶, artikli 11 kohaselt sõlmivad pädevad tsiviilasutused ja relvajõud kokkulepped konkreetsete õhuruumiosade haldamiseks liikmesriigis. Eesmärk on tagada üldise lennuliikluse ohutus.⁷

Kui seni on käsitletud õigusaktides pigem mehitatud õhusõidukite (kopterid, lennukid) lennutegevust ja muud nendega seonduvat, on mõne viimase aasta jooksul see joon muutuma hakanud ning ELis on kehtestatud mitmed õigusaktid⁸, mis reguleerivad ka mehitamata õhusõidukitega⁹ seonduvat. Nii nagu muidki EL määruseid, ei kohaldata neid riiklikule lennundusele, kui õigusaktis ei ole seda spetsiifiliselt nimetatud või kui liikmesriik ei ole seda riigisisest otsustanud kohaldada. Kaitse lennunduse mehitamata õhusõidukitega seonduvaid küsimusi käsitleb kaitseministri 18. oktoobri 2019. a määrus nr 20 „Kaitseväge lennundusmäärustik“ (edaspidi *lennundusmäärustik*).

Võttes arvesse viimastel aastatel toimunud mehitamata õhusõidukite valmistamise ja kasutuselevõtu väga kiiret arengut, sealhulgas riigiasutuste poolt järelevalve tegemise eesmärgil ja muude ülesannete täitmiseks, siis ei tohiks riiklik lennundus piirneda üksnes Chicago konventsioonis ja lennundusseaduse (edaspidi *LennS*) § 5 lõikes 3 nimetatud kolme

julgeoleku säilitamisega; 5) sõjaliste operatsioonide ja õppuste läbiviimiseks, sealhulgas vajalikud treeninguvõimalused.

⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/1139, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 2111/2005, (EÜ) nr 1008/2008, (EL) nr 996/2010, (EL) nr 376/2014 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 2014/30/EL ning 2014/53/EL ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 552/2004 ja (EÜ) nr 216/2008 ning nõukogu määrus (EMÜ) nr 3922/91 (ELT L 212, 22.08.2018, lk 1–122; edaspidi *raammäärus 2018/1139*).

⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 550/2004 aeronavigatsiooniteenuste osutamise kohta ühtses Euroopa taevas (ELT L 96, 31.03.2004, lk 10–19).

⁷ Määruse nr 550/2004 põhjendus 16.

⁸ Näiteks komisjoni rakendusmääruses (EL) 2019/947 mehitamata õhusõidukite käitamise normide ja menetluste kohta (ELT L 152, 11.06.2019, lk 45–71, edaspidi *komisjoni rakendusmäärus nr 2019/947*).

⁹ *Mehitamata õhusõiduk* on õhusõiduk, mis lendab või on projekteeritud lendamiseks autonoomselt või kaugjuhtimisel nii, et selle pardal ei ole pilooti (raammääruse 2018/1139 artikli 3 punkt 30).

asutuse õhusõidukite ja ülesannete täitmiseks tehtavate lendudega.¹⁰ Riikliku lennunduse hulka tuleks arvata ka teiste järelevalve- ja julgeolekuasutuste (nt Päästeamet, Keskkonnaamet, Kaitsepolitsei) mehitamata õhusõidukid. Seda võimaldab ka raammäärus 2018/1139, mille artikli 2 lõike 3 punkt a loetleb tegevusi ja ülesandeid, mille lahendamiseks ei tegele üksnes Politsei- ja Piirivalveamet (edaspidi *PPA*), Maksu- ja Tolliamet (edaspidi *MTA*) ega Kaitsevägi, vaid just muud asutused, nagu näiteks Päästeamet või Keskkonnaamet.

Samuti on vaja Kaitseväe mehitamata õhusõidukid arvata kaitse lennunduse õhusõidukite hulka. Kaitseväe seaduse § 4 lõike 1 punktide 2 ja 4 kohaselt on Kaitseväe ülesanne valmistada ette riigi sõjalise kaitse võimet ning korraldada oma tegevliikmetele sõjaväelist väljaõpet (Kaitseväe kehtestatud korras). See eeldab võimalikult sarnaste tingimuste loomist väljaõppele, mis omakorda eeldab, et Kaitseväe täidab samu nõudeid nagu Kaitsevägi ning tal on võimalik kasutada samu erandeid õhusõidukite lendamisel.

Nagu eespool mainitud, ei kohaldata Chicago konventsiooni ja ELi õigusakte riiklikule lennundusele, sealhulgas kaitse lennundusele, ning ka LennSi regulatsioon on jäänud n-õ ajale jalgu ja ei reguleeri riikliku lennunduse jaoks mitmeid olulisi aspekte, mis puudutab nende ülesannete täitmisel eelkõige mehitamata õhusõidukite abil (nt järelevalve) tsiviillennundusele kehtestatud nõuetest erinevate nõuete kehtestamist.¹¹

Vähetähtis ei ole julgeoleku, avaliku korra ja eraelu puutumatus tagamise eesmärgil vajadus piirata teatud juhtudel mehitamata õhusõidukite lendamist. Sellele on viidatud ka „Mehitamata tsiviilõhusõidukite kaitse- ja kasutusstrateegias“¹². Selleks on loodud muu hulgas ELi õigusega võimalus liikmesriikidel oma riigisisese õigusega kehtestada geograafilisi alasid. Viimased võivad olla kas alalised või ajutised. Ajutisi on vaja eelkõige kehtestada mõne sündmuse lahendamiseks, näiteks suur liiklusõnnetus, tulekahju või muu selline juhtum, kus uudishimulike isikute mehitamata õhusõidukid takistavad sündmuse lahendamist, sest sündmust lahendav asutus ei saa kasutada oma õhusõidukeid ilma, et lennuohutus seetõttu ei kannataks või seaks ohtu sündmust lahendavaid isikuid või juhtumise osalejaid. Sündmuse lahendamise juht peab saama otsustada, kas tal on vaja kehtestada ajutist geograafilist ala ja keda ta lubab selles lendama.

Mehitamata õhusõidukite lihtsa kättesaadavuse ja nende peaaegu lõputu kasutuspotentsiaali tõttu on need muutunud muu hulgas kuritegevuse ja terrorismi üheks töövahendiks, mille vastu riigid on võitlema asunud. Nii on ka Eestis valminud „Mehitamata tsiviilõhusõidukite kaitse- ja kasutusstrateegia“, mille kohaselt on vaja lähima paari aasta jooksul Eestis paremini reguleerida mehitamata tsiviilõhusõidukite kasutamist ja avardada riikliku lennunduse võimalusi (st kehtestada neile vajalikud erandid) ning tagada parem olukorrateadlikkus õhusõidukite kasutajatest ja tõhusam järelevalve mehitamata õhusõidukite lendamise üle.

Oluline on märkida, et eelnõus selgitatakse riigikaitse aspekte, mis on seotud lennundusega, niivõrd kui see on võimalik, ilma et seletuskiri muutuks piiratud juurdepääsuga dokumendiks avaliku teabe seaduse tähenduses.

¹⁰ Märkus: Praegu on mehitamata õhusõidukid olemas kõigil kolmel nimetatud asutusel, mehitatud õhusõidukid Politsei- ja Piirivalveametil ning Kaitseväel.

¹¹ Probleemide olemusest on pikemalt kirjutatud väljatöötamiskavatsuses (leitav: <https://eelvoud.valitsus.ee/main/mount/docList/8151c944-ad5b-4f25-8f6d-7bb1b329e43c>)

¹² Viide dokumendile lisatakse hiljem. Märkus: Dokument on osaliselt avalik, osaliselt märkega „asutusesiseseks kasutamiseks“.

1.1. Sisukokkuvõte

LennSi ja relvaseaduse (edaspidi *RelvS*) muutmise seaduse eelnõu koostamise eesmärk on korrastada riikliku lennunduse nõudeid, luua alus peamiselt geograafiliste alade ja ajutiste geograafiliste alade kehtestamiseks mehitamata õhusõidukitele ning korrastada riigikaitsealasel eesmärgil õhuruumi kasutamise seonduvaid nõudeid.

Eelnõu **LennSi** muutmise osa sisu võib jagada kolmeks:

1. Riikliku lennunduse nõuete korrastamise käigus muudetakse riikliku õhusõiduki definitsiooni ning lisatakse järgmised mõisted: riiklik lennundus, kaitselennundus ja kaitselennunduse õhusõiduk. Kuigi kaitselennundus on riikliku lennunduse osa, vajab see siiski eraldi mõistet, sest võrreldes muu riikliku lennunduse osalistega vajab kaitselennundus rohkem erandeid tsiviillennunduse reeglitest, mida üldjuhul riiklik lennundus järgib. Võrreldes kehtiva LennSiga lisanduvad riikliku lennunduse õhusõidukite hulka ka Päästeameti, Keskkonnaameti ja Kaitsepolitsei ameti (edaspidi *KAPO*) õhusõidukid. Nende kolme valitsusasutuse jaoks on oluline, et nende õhusõidukid kuuluksid riiklike õhusõidukite hulka, sest asutustele on vaja nende ülesannete edukaks täitmiseks kehtestada tsiviillennunduse reeglitest erandeid, olgu selleks kasvõi võimalus lennata lennupiirangutega alas, kus tsiviilõhusõidukid lennata ei või. Kaitselennunduse õhusõidukite hulka arvatakse ka Välisluureameti ja Kaitseliidu õhusõidukid. Kaitseliidu ülesanne on valmistada ette riigi sõjalise kaitse võimet ning korraldada oma tegevliikmetele sõjaväelist väljaõpet. See eeldab võimalikult sarnaste tingimuste loomist väljaõppel, mis omakorda eeldab, et Kaitseliit täidab samu nõudeid ja tal on võimalik kasutada samu erandeid õhusõidukiga lendamisel nagu Kaitseväel. Seega, eelnõukohase seadusega kohaldatakse mõlema asutuse õhusõidukitele samu nõudeid kui Kaitseväele ning nende õhusõidukite andmed kantakse kaitselennunduse õhusõidukite registrisse.

Samuti täpsustatakse, millised nõuded LennSist kohalduvad riiklikule lennundusele ja eraldi kaitselennundusele. Eelnõuga ei muudeta põhimõtet, mille kohaselt riiklik lennundus järgib üldjuhul tsiviillennundusele kehtestatud nõudeid (nt lennukõlblikkus, rajatised, pilootide ja meeskonnaliikmete kvalifikatsiooninõuded) ja kaitselennundus peamiselt lennundusmäärustikuga kehtestatud nõudeid. Veel lisatakse operatiiv-teenistuslike lendude loetelusse MEDEVAC (meditsiinilise evakuatsiooni) lennud, millele lennujuhid võivad anda vajadusel eelisõiguse tsiviillendude ees. MEDEVAC lend ei ole sama, mis HOSP lend (st meditsiiniline lend), kuigi nende kahe lennu sihtkoht võib olla sama – haigla. MEDEVAC lende teevad peamiselt kaitselennunduse õhusõidukid, kuid ka muud riiklikud õhusõidukid näiteks looduskatastroofi piirkonnast haiglaravi vajavate vigastatute äratoomiseks. HOSP lennu tähist kasutatakse lennuplaanil igapäevastel lendudel haiglate vahel, patsiendi haiglasse viimisel kas tema kodust või näiteks liiklusõnnetuse toimumise asukohast.

Täpsustatakse riikliku järelevalvega seonduvat ning peale Transpordiameti lisatakse ka PPA, KAPO, Kaitseväge, vangla ja MTA nende valitsusasutuste hulka, kes võivad teha teatud juhtudel järelevalvet mehitamata õhusõidukitega lendamise üle lennureeglite rikkumise korral. Selleks rikkumiseks on kas loata lendamine lennupiirangutega alas, geograafilises alas või ajutises geograafilises alas, või juhul, kui lendamine on lubatud, siis lendamiseks seatud tingimuste rikkumise korral.

2. Lennupiirangute kehtestamisega seonduv reguleeritakse eraldi paragrahviga, mille sisu võib jagada kaheks – (alaliste ja ajutiste) lennupiirangute kehtestamine ning lennupiirangutega alas lendamise lubamine. Lennupiirangud on alati konkreetsel territooriumil ja asja (praegusel juhul

õhuruumi) avalik-õiguslikku seisundit muutev piirang, mistõttu on see loomult üldkorraldus ning kehtestatakse eelnõukohase seaduse jõustudes Vabariigi Valitsuse korraldusega.

Lennupiiranguid võib kehtestada ainult mehitatud õhusõidukitele või mehitamata õhusõidukitele või mõlemale. Selleks, et eristada mehitamata õhusõidukitele kehtestatavaid lennupiiranguid madalamatel lennukõrgustel (peamiselt kontrollimata õhuruumis maa- või veepinnast, näiteks kuni 500–600 jala kõrguseni), on ELi õigusega kasutusele võetud termin „geograafiline ala“, mille võib kehtestada kas mehitamata õhusõidukiga lendamise hõlbustamiseks või piiramiseks. Selle eelnõuga antakse geograafilise ala kehtestamise õigus lendamise piiramiseks Vabariigi Valitsusele ning teatud juhtudeks ka ajutise geograafilise ala kehtestamiseks PPA-le, Päästeametile, KAPO-le, MTA-le, Kaitseväele ja Transpordiametile kas avaliku korra, riigi julgeoleku või lennuohutuse tagamise eesmärgil (olenedes asutusest ja tema ülesannetest). Seda täpsustust on vaja, sest Transpordiametile seadusega antud õigus lennupiiranguid kehtestada lähtub ainult lennuliikluse ohutusest ja otstarbekusest, ent paljudel juhtudel on vaja lennupiiranguala kehtestada mitte ainult lennuohutust silmas pidades, vaid muudel põhjustel, peamiselt riigi julgeoleku ja avaliku korra tagamise kaalutlustel või isiku privaatsuse kaitseks¹³ või muul sarnasel põhjusel. Sellistel juhtudel saab kehtiva LennSi järgi piiranguala kehtestada ainult Vabariigi Valitsus. See on aga aeganõudev protsess ja ei võimalda eespool nimetatud valitsusasutustel piisavalt kiiresti tegutseda ega ära hoida muudest seadustest tulenevate nõuete rikkumist või ohtu inimeste elule ja tervisele või tagada julgeolekut või avalikku korda. Seega, teatud juhtudel (nt tulekahju, lennuõnnetus, liiklusõnnetus, VIP isikute kaitse) tekib vajadus piirata kiiresti eelkõige mehitamata õhusõidukite lendamist, mis tähendab, et ka lennupiirangud mehitamata õhusõidukitele teatud õhuruumi osas ajutise geograafilise alana tuleb kehtestada kiiresti.

Ajutise geograafilise ala kehtestamise ja lõpetamise ning sellest teavitamise kord kehtestatakse Vabariigi Valitsuse määrusega, sest tegemist on valitsusasutuse töö korraldamisega. Vabariigi Valitsuse määrusega kehtestatakse ka lennupiirangutega alas, geograafilises alas või ajutises geograafilises alas lendamiseks loa andmise kord ja kehtestatakse erandid, millal valitsusasutus ei pea oma ülesannete täitmiseks taotlema luba lennupiirangutega alas või geograafilises alas lendamiseks. Näiteks võib keskkonnainspektor või -ametnik¹⁴ järelevalve tegemise eesmärgil lennata looduskaitsealal, kus muidu on lendamine piiratud, PPA ametnik piiritsoonis või ajutises geograafilises alas, mille ta ise kehtestanud on, kaitsevälased Kaitseväge julgeolekualal, päästeteenistuja päästesündmuse lahendamiseks õnnetuse toimumise paigas jne.

Eelnõuga sätestatakse juhtumid, millal ei anta isikule lennupiirangutega alas lendamiseks isikule luba, näiteks siis, kui lennupiirangutega ala on kehtestatud keelualana või kui lendamine seab ohtu avaliku korra tagamise võimalikkuse või julgeolekukaalutlustel. Lennupiirangutega alas, geograafilises alas või ajutises geograafilises alas lendamiseks tuleb luba taotleda sellelt asutuselt, kes määratakse Vabariigi Valitsuse määrusega loaandjaks (nt PPA, Keskkonnaamet, Kaitseväge, KAPO, Transpordiamet). Loa menetleja kooskõlastab loa Transpordiametiga, kui tema vastus on jaatav, vajadusel ka objekti omaniku, valdaja või valvet korraldava asutusega. Riigilõivu tasuma ei pea.

¹³ Lennupiirangu kehtestamise korral kaitstakse üksnes neid isikuid, kes on kas kuriteo, terroriakti või liiklusõnnetuse või muu sarnase juhtumi ohver. Muudel juhtudel tuleb kohaldada muid meetmeid ja järgida muid nõudeid, et tagada isiku eraelu puutumatus.

¹⁴ Märkus: Keskkonnaametis võivad asutusesisese tööjaotuse ja täidetavate ülesannete tõttu mehitamata õhusõidukiga lennata ka asutuses töölepingu alusel töötavad isikud.

3. Riigikaitse eesmärgil õhuruumi kasutamise regulatsioonis on olulisim muudatus LennSi täiendamine paragrahviga, millega Lennuliiklusteeninduse ASile (edaspidi EANS¹⁵) määratakse riigikaitse ülesanded: lennujuhtimine ja aeronavigatsiooniteabe töötlemine. Sisuliselt tähendab see, et EANS peab määrama osa töökohti riigikaitse töökoostusega töökohtadeks (pärast seda, kui Vabariigi Valitsus selle kohta otsuse teeb). Eesmärke selleks on kaks: esiteks aidata Kaitseväge või PPA-d nn kriisiajal ja teiseks, et tsiviillennuliiklus saaks kohe täielikult taastuda, kui riiki ohustav olukord¹⁶ on möödas. Kuidas EANS täpselt Kaitseväge aitab, pannakse paika Kaitseväge juhataja kehtestatava õhuruumi kontrolli plaaniga, mille koostamisel peab ta teatud ulatuses tegema koostööd ka EANSi ja Transpordiametiga.

Teine suurem muudatus on mehitamata tsiviilõhusõiduki suhtes riikliku järelevalve käigus kohaldada lubatavate meetmete (nn droonitõrje meetmed) lisamine seadusesse. Kehtiva LennSi § 52 reguleerib praegu ainult seda, kuidas lennujuht võib sundmaandada mehitatud õhusõidukit ning Kaitseväge korralduse seaduse (edaspidi KKS) §-s 47 on kehtestatud (mehitatud) tsiviilõhusõiduki suhtes jõu kasutamise regulatsioon (nn renegaat). Mehitamata tsiviilõhusõidukite kaitse- ja kasutusstrateegias on loetletud hulk ohtusid, mida mehitamata õhusõidukid tekitada võivad – alates lennuohutuse mittetagamisest kuni otseste riigi julgeoleku ohtudeni välja. Riikliku järelevalve käigus kohaldada lubatud meetmed on seotud avaliku korra tagamise ja riigi julgeoleku kaitsmisega, mistõttu neid ei saa kohaldada iga juhtumi korral.

Lennuohutuse tagamise eesmärgil muudetakse ka **RelvSi**, millesse lisatakse säte, et Transpordiametiga tuleb kooskõlastada nende eraõiguslike isikute ehitatavate lasketiirude, mis ei asu hoones (ehk lahtiste ja pool-lahtiste lasketiirude), ehitusprojekt, kui lasketiir ehitatakse lennuvälja lähiümbrusesse, samuti laskepaikade rajamine. Lahtise lasketiiru ja laskepaiga omanikud või valdajad peavad enne lasketiiru või -paiga kasutusele võtmist edastama Transpordiametile lasketiiru koordinaadid (kui neid ei ole juba projektis kirjas). Juhul, kui tiir on juba olemas, tuleb samuti eelnõuga määratud tähtaja jooksul laskeala keskpunkti koordinaadid, ohuala (RelvSi tähenduses) kõrgus ja laskeala diagonaali pikkus Transpordiametile esitada. Lahtises lasketiirus ja -paigas, kus ei ole kasutusele võetud selliseid abinõusid, mis ei võimalda relvast laskmise ajal relva õhku suunata, võib käsitulirelvast laskmisel ohuala olla kuni 4500 m, olenedes sellest, millisest relvast lastakse. Seetõttu on oluline, et piloodid ja kaugpiloodid¹⁷ teaksid, kus sellised lasketiirud ja -paigad asuvad ning saavad sellega marsruudi ja lennukõrguste valikul arvestada. Tänapäevaks on esinenud mitmeid juhtumeid, kus madalalt lendav helikopter on lennanud mõnest sellisest lasketiirust üle, sest ei olnud teada, et marsruudile jääb lasketiir. Kuid see on ennetatav, kui on teada, kus lasketiirud ja -paigad asuvad. Transpordiamet saab ehitusprojekti või talle esitatavate andmete põhjal otsustada (olenedes relvaliigist ja lasketiiru tehnilistest võimalustest), kas ta kehtestab LennSi tähenduses ohuala selle lasketiiru kohale või märgitakse lasketiiru asukoht lihtsalt lennunduskaartidele koos võimaliku ohuala (RelvSi tähenduses) kõrgusega, mis enim kasutatavate tsiviilis lubatud relvade puhul on kuni 900 m.

Oluline on märkida, et kõnealuse eelnõuga ei lahendata tervikuna kõiki väljatöötamiskavatsuses (edaspidi VTK) loetletud probleeme, mis on seotud mehitamata õhusõidukiga järelevalve

¹⁵ Tuleneb ingliskeelsest terminist „Estonian Air Navigation Service Provider“ (e k Eesti aeronavigatsiooniteenuse osutaja).

¹⁶ St peamiselt riigi julgeolekut või avalikku korda ohustav juhtum, mis ei ole relvakonflikt, samuti looduskatastroof või muu sarnane juhtum, kuid mis eeldab õhuruumis lennuliikluse ümbersuunamist, õhuruumi osalist või täielikku sulgemist.

¹⁷ *Kaugpiloot* on füüsiline isik, kelle ülesanne on mehitamata õhusõiduki ohutu juhtimine kas manuaalsete juhtimise seadmete abil või automaatjuhtimisel lendava mehitamata õhusõiduki puhul selle lennutrajektoori jälgimine ning valmisolek igal ajal sekkuda ja lennutrajektoori muuta (raammääruse 2018/1139 artikli 3 punkt 31).

tegemisega või kohaldada lubatavate meetmetega mehitamata tsiviilõhusõidukite suhtes. Näiteks ei käsitleta eelnõus õigust konfiskeerida ebaseaduslikult lennupiirangutega alas lendamise korral või muul seadusega sätestatud juhul väärteomenetluse käigus nõude rikkumise tulemusena saadud pildi- ja videomaterjal muul juhul kui kohtuotsuse alusel. Samuti ei käsitleta eelnõus mehitamata tsiviilõhusõiduki suhtes kohaldada lubatavaid meetmeid (nn droonitõrje meetmed), mida saaks kasutada muul juhul kui riikliku järelevalve käigus. Eelnõu koostamisel selgus, et need teemad on komplitseeritumad kui algselt arvati ning vajavad põhjalikumat analüüsimist ja arutelusid eri osapoolte vahel, mistõttu kavandatud aja jooksul ei jõuta kogu teemat reguleerida. Sellest tulenevalt otsustati, et töö jagatakse kahte etappi nii, et käsitlemata teemad lahendatakse teises etapis.

Samuti selgus eelnõu koostamise käigus, et mõnda VTKs nimetatud probleemi saab lahendada olemasolevat määrust muutes, puudub vajadus LennSi muuta. Selliseks näiteks on VTK punktis 1.4 kirjeldatud probleem, mille järgi sarnaselt kaitselennundusega on vaja ka muu riikliku lennunduse jaoks kehtestada tsiviillennunduse nõuetest erandid, et (mehitatud) õhusõidukiga saaks tõhusalt ja vajalikul määral ilma kehtestatud nõudeid rikkumata ülesannet täita (nt vintsida, madalalt lennata jms). Need erandid on võimalik kehtestada majandus- ja taristuministri 26. märtsi 2015. a määrusega nr 24 „Riigisisised lennureeglid ja erandid ning erisused komisjoni rakendusmääruses (EL) nr 923/2012 sätestatud lennureeglitest“ (edaspidi *majandus- ja taristuministri määrus nr 24*).

Teise näitena võib välja tuua riiklikele mehitamata õhusõidukitele oma raadiosageduse andmise teema. Eelnõu koostamise ajal tegeleti ka antud teemaga ning see probleem leidis lahenduse ettevõtlus- ja infotehnoloogiaministri 26. oktoobri 2017. a määruse nr 54 „Eesti raadiosagedusplaan“ muutmise eelnõu koostamisel, millega nähakse ette riiklike mehitamata õhusõidukite jaoks eraldi raadiosageduste vahemik: raadiosagedusalad 1880–1900 MHz ja 2390–2400 MHz (määruses nimetatud valitsusasutuste mehitamata õhusõidukite jaoks).¹⁸

1.2. Eelnõu ettevalmistaja

Eelnõu ja seletuskirja on koostanud Kaitseministeeriumi nõunik Malle Piirsoo (malle.piiirsoo@kaitseministeerium.ee), õigusliku analüüsi tegi nõunik Piret Põld (piret.pold@kaitseministeerium.ee). Eelnõu väljatöötamiseks olid kaasatud Kaitseväge, Siseministeeriumi, Politsei- ja Piirivalveameti, Kaitsepolitsei ameti, Päästeameti, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi, Transpordiameti, Keskkonnaameti ning Lennuliiklusteeninduse ASi esindajad. Eelnõu koostamise käigus konsulteeriti ka Justiitsministeeriumi, Välisministeeriumi, Keskkonnaministeeriumi, Maksu- ja Tolliameti ning Kaitseliidu esindajatega. Keeletoimetuse on teinud Anu Rooseniit (anu.rooseniit@keeletoimetus.ee).

1.3. Märkused

Eelnõu on seotud Vabariigi Valitsuse 2021–2023 tegevusprogrammi punkti 6.20 alapunktiga 4 „Lennundusseadustiku muutmise seaduse eelnõu (riikliku lennunduse nõuete korrastamine, alaliste ja ajutiste piirangulade moodustamine, õhuruumi kasutamise seonduv)“.

Eelnõu on kooskõlas järgmiste dokumentidega:

- Riigikaitse arengukavaga 2013–2022;

¹⁸ Eelnõu on leitav eelnõude infosüsteemis: <https://eelnaud.valitsus.ee/main/mount/docList/47553059-fcd8-445f-afc0-b0a15dbad9a1>.

- Mehitamata tsiviilõhusõidukite kaitse- ja kasutusstrateegia.

Eelnõu koostades võeti seaduste muutmisel aluseks järgmised redaktsioonid:

- lennundusseadus – RT I, 10.12.2020, 14;
- relvaseadus – RT I, 03.07.2020, 4.

Seaduse vastuvõtmiseks Riigikogus on vaja poolthääle enamust.

II Seaduse eesmärk

Seaduse eesmärk on korrastada riikliku lennundusega seotud nõuded nii, et need on üheselt mõistetavad ja seadusega selgelt määratud, et tagada parem lennundusohutus ja lennundusjulgestus ning riigiasutuste lennundustegevuse läbipaistvus. Samuti selleks, et valitsusasutused saaksid mehitamata õhusõidukitega täita oma ülesandeid, sealhulgas on võimalik neid kasutada järelevalve tegemisel. Eesmärki võimaldab saavutada väljatöötatud õigusraamistik, mis hõlmab järgmisi alameesmärke:

- on defineeritud järgmised mõisted: riiklik lennundus, riiklik õhusõiduk, kaitselennundus ja kaitselennunduse õhusõiduk;
- on määratletud, milliste riigiasutuste lende loetakse riiklikeks lendudeks või kaitselennunduse lendudeks, sealhulgas see, millal on eraõigusliku isiku õhusõidukiga tehtav lend riiklik või kaitselennunduse lend;
- on tagatud parem lennuohutus mehitamata õhusõidukitega või mehitatud õhusõidukiga madallendu planeerides, sest lendu planeerides on piloodile ja kaugpiloodile teada, kus asuvad lahtised lasketiirud ja -paigad;
- on sätestatud, millistel asutustel peale Vabariigi Valitsuse ja Transpordiameti ja mis tingimustel on õigus ajutisi geograafilisi alasid kehtestada ja lõpetada;
- on sätestatud lennupiiranguga alade, geograafiliste alade ja ajutiste geograafiliste alade üle järelevalveõigust omavate asutuste õigused;
- on kehtestatud lennupiiranguga alas, geograafilises alas või ajutises geograafilises alas lendamise õiguse saamiseks loa menetlus ning kehtestatud erandid, millistel juhtudel ja kellele ei ole luba vaja;
- on täpsustatud õhuruumi kasutamise korraldamise komisjoni roll riigikaitstes kõrgendatud kaitsevalmiduse, erakorralise seisukorra ja sõjaseisukorra ajal;
- on täpsustatud lennujuhtimise korraldust ja Eesti õhuruumi kaitsmisega seonduvat kõrgendatud kaitsevalmiduse, erakorralise seisukorra ja sõjaseisukorra ajal.

III Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs

Eelnõu on koostatud eri seaduste muutmise seadusena ning see koosneb kahest paragrahvist: LennS (§ 1) ja RelvS (§ 2). Järgnev annab ülevaate eelnõu sisust eelnõu paragrahvide kaupa.

§ 1. Lennundusseaduse muutmise

Paragrahvi 1 punktidega 1 ja 2 täpsustatakse LennSi kohaldamisala. **Punktiga 1** muudetakse LennSi § 2 lõike 1 sõnastust. LennSi § 2 lõige 1 sätestab üldiselt, kellele ja millele LennSi kohaldatakse – tsiviillennundusele ja riiklikule lennundusele, kui seaduse või välislepinguga ei ole sätestatud teisiti, samuti kaitselennundusele ja kollektiivse enesekaitse põhimõtet sisaldava lepingu osapoolteks oleva välisriigi relvajõudude õhusõidukile ulatuses, mis ei takista riigikaitse ülesande täitmist. Kuna kaitselennundus on riikliku lennunduse osa, siis lõike sõnastus on ebaselge: millised nõuded ja mis ulatuses kaitselennundusele ning välisriigi

relvajõudude õhusõidukitele kohaldatakse. Senine kogemus on näidanud, et kui üldiselt ei ole riikliku lennunduse õhusõidukitel suuri takistusi tsiviillennunduses kehtestatud nõuete täitmisega (nt õhusõidukite ehituse ja lennukõlblikkusega seonduv) ja peamiselt on vaja operatiivse lennuliikluse lennureegleid ehk teatud erandeid tsiviillennundusele kehtestatud üldistest lennureeglitest, siis kaitseennundusele on vaja erandeid juba ka õhusõidukite lennukõlblikkusele sätestatud nõuete osas. Seetõttu muudetaksegi LennSi § 2 lõike 1 sõnastust nii, et sellest jäetakse välja viide kaitseennunduse ja välisriigi relvajõudude õhusõidukitele, sest kaitseennundusele suuremat osa LennSis sätestatust ei kohaldata. Nõuded kaitseennunduse õhusõidukitele ja operatiivse lennuliikluse lennureeglid on kehtestatud lennundusmäärustikuga.

Selleks, et oleks siiski selge, millised LennSi sätted kohalduvad kaitseennundusele, täiendatakse eelnõu § 1 punktiga 2 LennSi § 2 uue lõikega 2¹, sätestades, milliseid LennSi paragrahve kaitseennundusele kohaldatakse. Need on järgmised: § 7² (Eesti õhuruumi kasutamine riigikaitseks ja kaitseennundus), § 7⁷ (nõuetele vastavuse kontroll ning lubade ja sertifikaatide tunnustamine kaitseennunduses), § 22¹ (kaitseennunduse õhusõidukite register), § 42⁶ lõikeid 2–4 (operatiiv-teenistuslik lennutegevus) ja § 46² lõikeid 1–2 (riigiasutuste lennundusjulgustusalasend ülesanded ja vastutus). Praegu on enim ebaselgust olnud § 42⁶ kohaldamisega, sest eri osapooled on andnud erineva tõlgenduse, kas nimetatud paragrahvi Kaitseväe õhusõidukitele kohaldatakse või mitte. Et vältida erinevate tõlgenduste andmist, lisatakse see paragrahv ka nende paragrahvide hulka, mida LennSist kohaldatakse kaitseennundusele. Nagu eespool juba mainitud, reguleerib kaitseennundust peamiselt lennundusmäärustik, samuti rakendatakse Põhja-Atlandi Lepingu Organisatsiooni (edaspidi *NATO*¹⁹) standardeid. Viimased omakorda lähtuvad peamiselt Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO²⁰) asjakohastest dokumentidest.

Mõlemal juhul on lisatud sätte lõppu fraas „kui seaduse või välislepinguga ei ole sätestatud teisiti“. Nagu eespool mainitud, siis üldjuhul riiklikule lennundusele (sh kaitseennundusele) Chicago konventsiooni ja ELi õigusakte ei kohaldata, kuid riigisiselt on otsustatud, et riiklikule lennundusele, välja arvatud kaitseennundus, kohaldatakse samu nõudeid, mida tsiviillennundusele. Kuid selleks, et kehtestada vajalikud erandid kas LennSi või muu seadusega, või juhul, kui lepatakse rahvusvahelise koostöö raames välislepinguga kokku LennSis kehtestatust erinevates nõuetes, sätestataksegi järgmist: juhul kui LennSi või muu seaduse või välislepinguga nähakse ette teistsugused nõuded kui LennSis või ELi õigusaktides, kohaldatakse neid teisi nõudeid ehk erandeid. Kuna lennundusmäärustik on kehtestatud LennSi alusel ja LennSis siiski kohaldatakse mõnd paragrahvi kaitseennundusele, kehtib sama põhimõte ka kaitseennundusele.

Eelnõu § 1 punktidega 3–5 muudetakse LennSi § 4 ning nendega on seotud ka punkt 6, mis on välja kasvanud LennSi § 4 lõike 1 muutmisest (eelnõu § 1 punkt 3), sest vajab eraldi reguleerimist. Normitehnika eeskirja²¹ kohaselt tuleb eraldi paragrahviga reguleerida need sätted, mida saab eraldi grupeerida, samuti tuleb vältida liiga paljude lõigete tekkimist ühte paragrahvi. Lennupiirangud ja lennupiirangutega alas lendamiseks loa taotlemine on eraldiseisev teema, mille sätteid saab eraldi grupeerida. Ühtlasi välditakse nii §-i 4 liiga paljude lõigete tekkimist.

¹⁹ Ingl North Atlantic Treaty Organisation.

²⁰ Ingl International Civil Aviation Organisation.

²¹ Vt Vabariigi Valitsuse 22. detsembri 2011. a määruse nr 180 „Hea õigusloome ja normitehnika eeskiri“ (edaspidi *HÕNTE*) § 24 lõige 5.

Paragrahvi 1 punktiga 3 muudetakse LennSi § 4 lõiget 1 ja sõnastatakse see uuesti. Uue sõnastuse kohaselt kehtestab Eesti õhuruumi ja Tallinna lennuinfopiiirkonna (edaspidi *FIR*²²) kasutamise ja lennuliikluse teenindamise korra Vabariigi Valitsus määrusega. See on volitusnorm, millest jäetakse välja piirangualade kehtestamise õigus ning täpsustatakse, millise haldusaktiga nimetatud korra Vabariigi Valitsus kehtestab. Kehtivas LennSis õigusakti liiki nimetatud ei ole.

Praegu on volitusnormi alusel kehtestatud kaks eraldi määrust: Vabariigi Valitsuse 18. juuli 2000. a määrus nr 240 „Eesti õhuruumi kasutamine ja lennuliikluse teenindamine Tallinna lennuinfopiiirkonnas“ (edaspidi *Vabariigi Valitsuse määrus nr 240*) ja Vabariigi Valitsuse 11. mai 2004. a määrus nr 189 „Lennupiirangud ja piirangud riiklikule õhusõidukile lennuks ühelikiirusel“ (edaspidi *Vabariigi Valitsuse määrus nr 189*). Vabariigi Valitsuse määrust nr 240 muuta ei ole vaja, sest vaatamata volitusnormi teksti muutumisele, ei muutu nimetatud määruse kehtestamise alus ega ka selle ulatus, sealhulgas ei ole vaja muuta määruse pealkirja. Kuna Vabariigi Valitsuse määrus nr 189 on kehtestatud kahe volitusnormi – § 4 lõigete 1 ja 7 – alusel, siis lõike 1 sõnastuse muutmise tõttu muutub määrus osaliselt kehtetuks, see tähendab, et määruses muutub kehtetuks see osa, mis on kehtestatud LennSi § 4 lõike 1 alusel. Lõike 7 alusel on määruses kehtestatud § 2¹ (piirangud riiklikule õhusõidukile lennuks treeninglendudel ühelikiirusel). Kuna see lennupiirang on muude samas määruses olevate lennupiirangutega oma olemuselt sarnane, on mõistlik see piirang kehtestada koos eelnõu § 1 punktis 6 sätestatavate lennupiirangutega ja tunnistada Vabariigi Valitsuse määrus nr 189 kehtetuks.

Kehtivas LennSi § 4 lõikes 1 olev lennupiirangute kehtestamise õigus ei kao, vaid see sätestatakse **§ 1 punktis 6**, millega täiendatakse LennSi uue §-ga 4¹, mis reguleerib Eesti õhuruumi kasutamise piiramist. Muutub lennupiirangute kehtestamiseks antav õigusakt – kui praegu on need kehtestatud määrusega, siis eelnõukohase uue, § 4¹ lõike 1 järgi kehtestatakse need korraldusega, kuna lennupiirangute kehtestamiseks antav õigusakt vastab üldkorraldusena antava õigusakti tunnustele.

Üldkorraldus on haldusakt, mis on suunatud üldiste tunnuste alusel kindlaksmääratud isikutele või asja avalik-õigusliku seisundi muutmisele.²³ Haldusakt on haldusorgani poolt haldusülesannete täitmisel avalik-õiguslikus suhtes üksikjuhtumi reguleerimiseks antud, isiku õiguste või kohustuste tekitamisele, muutmisele või lõpetamisele suunatud korraldus, otsus, ettekirjutus, käskkiri või muu õigusakt.²⁴ Seega saab eristada kahte üldkorralduse liiki: üldiste tunnuste alusel kindlaks määratud isikutele suunatud üldkorraldus, mis kujutab endast reaktsiooni konkreetsele sündmusele, üksikjuhtumile, ning asjaga seotud üldkorraldus, mis on suunatud asja avalik-õigusliku seisundi muutmisele.²⁵ Riigikohus on osundanud, et asja avalik-õiguslikku seisundit reguleeriva üldkorraldusega on tegu üksnes siis, kui see puudutab ühte või mitut konkreetset objekti. Üldkorralduse objektiks võib olla nii vallas- kui kinnisasi, kuid üldkorralduse objekt peab olema määratletud konkreetse asja individuaalsete tunnuste abil. Näiteks ei ole üksikaktile omase konkreetseusega tegemist, kui reguleeritakse piiritletud maa-alal üldist käitumise korda.^{26, 27}

²² Ingl Flight Information Region

²³ Haldusmenetluse seaduse (edaspidi *HMS*) § 51 lõige 2.

²⁴ HMS § 51 lõige 1.

²⁵ A. Aedmaa, E. Lopman, N. Parrest, I. Pilving, E. Vene. Haldusmenetluse käsiraamat. Tartu, 2004, lk 265.

²⁶ K. Merusk. „Haldusakt kehtivas õiguskorras: teooria ja praktika“. *Juridica I/2011*, lk 29.

²⁷ RKHKm 3-3-1-31-03, p 16.

Määrus on õigusakt, mille haldusorgan annab piiritlemata arvu juhtude reguleerimiseks.²⁸ Nimetatud mõistest tulenevad kaks olulist tunnust – esiteks on määrus antud haldusorgani poolt, teiseks reguleerib see piiritlemata arvu juhtumeid, see tähendab on üld- ehk õigustloov akt vastandina üksik- ehk haldusaktile.²⁹ Lisaks on määruses sisalduv regulatsioon antud piiramatult arvu isikute käitumise reguleerimiseks.³⁰ Peale selle annab Vabariigi Valitsus määrusi valitsusasutuste ülesehituse, asjaajamise ja töö korraldamiseks, samuti teenistusliku järelevalve tegemiseks.³¹

Haldusaktiga reguleeritakse seega üksikjuhtumit, kuid määrusega piiritlemata hulka juhtumeid. Üld- ja üksikaktide eristamise osas on Riigikohus rõhutanud, et tuleb lähtuda õigusakti sisust, täpsemalt regulatsiooni konkreetsetusest. Piiritlemisel, kas tegu on asja kasutamist reguleeriva üldkorralduse või üldaktiga, tuleb silmas pidada järgmisi asjaolusid:

- 1) asi või asjad peab või peavad olema konkreetsed – neid peab olema võimalik eristada individuaalsete tunnuste alusel: näiteks on nimetatud konkreetne kinnisasi või kinnisasjad, territoorium on piiritletud tähistusega kaardil või looduses asuvate objektidega, nimetatud on konkreetne sõiduk jne;
- 2) üldkorraldusest tulenevad õigused ja kohustused peavad selle konkreetse asjaga (asjadega) olema tihedalt seotud; reguleeritavad õigused ja kohustused peavad puudutama asja kasutamist või käsutamist. Üksikjuhtumit reguleerimisega ei ole seega tegemist juhul, kui reguleeritav tegevus satub juhuslikult teatud piiratud territooriumile.³²

Lennupiirangud kehtestatakse üldjuhul selleks, et saaks näiteks hobi korras või sõjaväelise väljaõppe vms eesmärgil mehitamata õhusõidukitega lendamist harjutada, langevarjuhüppeid teha, paraplaaniga lennata või ohualana laskmiste korral või muul eesmärgil (nt kiiruse piiramiseks). Lennupiirangud, mis kehtestatakse teatud territooriumi kohale (edaspidi *lennupiiranguala*), moodustavad ruumiliselt piirangu (n-õ mulli) – lennujuhid suunavad õhusõidukid alast eemale või peab piloot või kaugpiloot seda ise jälgima, et ta sellesse n-õ mulli sisse ei lenda. Lennupiirangualal on rõht- ja püstpiirid ning ala laius tähistatakse koordinaatidega või kui see on ringikujuline, siis määratakse raadius ja koordinaatidega ringi keskpunkt. Lennupiirangualade kehtestamise puhul on tegemist asja (st õhuruumi) kasutamist reguleeriva üldkorraldusega, millega muudetakse asja avalik-õiguslikku seisundit. Lennupiirangualaks olev territoorium on individuaalsete tunnuste alusel piiritletud ning reguleeritav tegevus seondub konkreetse territooriumi kasutamise või käsutamisega. Antud juhul piiratakse ja kitsendatakse seda, sest õhusõidukid, kelle jaoks seda lennupiiranguala ei kehtestata, ei saa vabalt valida marsruuti või talle sobivat lendamise kõrgust. Teisalt puudutavad lennupiirangualade kehtestamiseks antava üldkorraldusega reguleeritavad õigused ja kohustused asja ehk piiritletud konkreetse õhuruumi kasutamist või käsutamist.

Õhuruumi kasutamise piiramine võib omakorda kaasneva mõjuna piirata kinnisasja kasutamist, kui lennupiiranguala alapiir on maapind (tähis SFC või GND), mis tähendab, et kinnisasja omanik või valdaja ei saa või ei pruugi saada lennupiirangu kehtivuse ajal vabalt kasutada oma kinnisasja lennuohutust ohtu seadmata. Näiteks seatakse lennupiirangud konkreetsete õhusõidukite käitamise jaoks konkreetse(te) maa-ala(de) kohale ja kui kinnisasja omanik või valdaja ei tea, et tema kinnisasja kohal toimub või võib toimuda lennundustegevus madalatel

²⁸ HMS § 88.

²⁹ A. Aedmaa, E. Lopman, N. Parrest, I. Pilving, E. Vene. Haldusmenetluse käsiraamat. Tartu, 2004, lk 449.

³⁰ A. Aedmaa *et al*, lk 451.

³¹ Vabariigi Valitsuse seaduse § 27 lõige 3.

³² A. Aedmaa *et al*, lk 264–266.

kõrgustel (nt kuni 500 jala kõrgusel maapinnast, kui alapiiriks märgitud maapind³³), võib ta teadmatusest seada ohtu õhusõiduki või selle piloodi(d) või kaugpiloodi(d), kui ta soovib näiteks (linnu)jahti pidada, ise mehitamata õhusõidukiga lennata (nt jälgida eemal põllul olevat loomakarja) või tegeleda millegagi, mille tulemusena paiskub õhku tolmu, kive või muid objekte. Seetõttu on oluline iga lennupiiranguala (eelkõige juhul, kui lennupiiranguala algab maapinnast) kehtestamise puhul vaadata, kas selles piirkonnas on tehtud detailplaneeringuid või muid planeeringuid või muud taolist, millega on juba saavutatud kokkulepped kinnisasja omanikega või seatud muude seaduste alusel piirangud³⁴, mis haakuvad õhuruumis lennupiiranguala kehtestamisega.³⁵ Juhul, kui ei ole, tuleb lennupiiranguala kehtestajal endal hinnata (kaasnevaid) mõjusid, mida lennupiiranguala kehtestamine võib kaasa tuua. Juhul, kui kaasnevad mõjud on olemas, tuleb haldusmenetluse käigus muu hulgas leida lahendus, kuidas kinnisasja omanikke või valdajaid teavitada lennutegevusest nende kinnisasja kohal, mis võib mõjutada nende tegutsemist kinnistul, sest ei saa eeldada, et kõik kinnisasja omanikud või valdajad vaatavad iga päev lennundusteabe kogumikku (edaspidi AIP³⁶) ja jälgivad NOTAM-teadete³⁷ avaldamist.

Eelnõuga jagatakse Eesti õhuruumi kasutamise piiramisega seonduv kaheks: lennupiirangute kehtestamine õhusõidukitele (kehtestatakse korraldusega) ning lennupiirangualas, geograafilises alas ja ajutises geograafilises alas lendamise lubamine (kehtestatakse määrusega).

Võrreldes kehtiva LennSiga ei muudeta seda, millisel eesmärgil võib Vabariigi Valitsus õhusõidukitele lennupiiranguid kehtestada ja mehitamata õhusõidukite lendamist piirata (ue § 4¹ lõige 1). Need eesmärgid on järgmised: lennuohutuse, avaliku korra ja julgeoleku tagamine ning keskkonnakaitse. Praegu on lennupiirangute eesmärk nimetatud Vabariigi Valitsuse määruses nr 189, kuid õigusselguse tagamiseks on korrektsem see kehtestada seadusega. Erinevalt kehtivast LennSist, mille kohaselt on lennupiirangud kehtestatud Vabariigi Valitsuse määrusega, kehtestatakse eelnõuga lennupiirangud õhusõidukitele ja piiratakse mehitamata õhusõidukite lendamist Vabariigi Valitsuse korraldusega.

Kuna eelnõuga käsitletakse üksnes lendamiseks piirangute seadmist, on vaja ka geograafilise ala puhul täpsustada, milleks see luuakse – kas lendamise piiramiseks või soodustamiseks. Praegusel juhul lendamise piiramiseks, mistõttu on eelnõus geograafilise ala terminit laiendatud sõnadega „lendamise piiramiseks“. Komisjoni rakendusmääruse nr 2019/947 artikli 2 punkti 4 kohaselt on *geograafiline ala* (ingl *geographical zone*) õhuruumiosa, mille on kindlaks määranud pädev asutus, kes hõlbustab või piirab mehitamata õhusõidukite süsteemide käitamist või välistab selle, et tegeleda mehitamata õhusõidukite süsteemide käitamisest tulenevate riskidega ohutusele, eraelu puutumatusse, isikuandmete kaitsele, julgeolekule või keskkonnale. Kuna geograafilise ala mõiste on nimetatud rakendusmääruses sisustatud, puudub vajadus seda LennSis teha, sest LennS ja ELi määrused moodustavad ühtse lennundust reguleeriva õigusruumi, kuid LennSis võetakse kasutusele uue terminina.

³³ AIPis tavaliselt tähis kas SFC (ingl *surface*) või GND (ingl *ground*).

³⁴ Näiteks RelvSist, lõhkematerjaliseadusest, kemikaaliseadusest.

³⁵ Näiteks on need olemas Kaitseväe jaoks kehtestatud lennupiirangualade puhul. See tähendab, et tavaliselt on lennupiirangualad viimane osa protsessist, mistõttu kinnisasja omanikud on juba kursis näiteks õppuste toimimise ajal kaasnevate piirangutega, samuti, hiljem teavitatakse neid seatud piirangutest.

³⁶ Ingl Aeronautical Information Publication.

³⁷ Ingl Notice to Airmen, e k aeronavigatsiooniline nõustav teade lennunduspersonalile.

Oluline on märkida, et nimetatud rakendusmääruses on kasutusel termin „mehitamata õhusõiduki süsteemi geograafiline piirkond“. Kuna lennunduses on kasutusel kas kõnekeeles, õigusaktides või sisuliselt tavaõigusena lennupiirangutega seondult mitmed terminid, mis sisaldavad sõna „ala“, nagu näiteks lennupiiranguala, piiranguala (ingl *restricted area*), ohuala (ingl *danger area*), keeluala (ingl *prohibited area*), ajutiselt eraldatud ala (ingl *temporary segregated area*), siis on mõistlik kasutada ka mehitamata õhusõidukite lendamise soodustamiseks või piiramiseks mõeldud alade (piirkondade) korral sarnast sõna (terminit). „Geograafiline ala“ on piisavalt eristuv muudest lennunduses kasutatavatest ja „-ala“ sisaldavatest terminitest, et puudub vajadus kasutada pikka ja kohmakat täiendust „mehitamata õhusõiduki süsteemi“, sest „geograafiline ala“ ei hõlma mehitatud õhusõidukeid ega nendele seatavaid lennupiiranguid.

Eesti keele sünonüümisõnastiku kohaselt on „ala“³⁸ ja „piirkond“³⁹ sünonüümid,⁴⁰ mis tähendab, et sõna asendamine sünonüümiga ei muuda termini tähendust (mõistet). Terminit „geograafiline ala“ (ingl *geographical area*) on kasutatud geograafilise tähise kaitse seaduses ning selle all mõistetakse riigi territooriumi, selle teatud piirkonda või kohta.⁴¹ Veel on mõistet „geograafiline ala“ terminina kasutatud veeseaduses, kuid ei ole mõistena sisustatud.⁴² Muudes seadustes⁴³ on kasutusel termin „geograafiline piirkond“ (ingl *geographical area*) ja on mõistena sisustamata, ainult postiseadus määratleb geograafilise piirkonna, milleks on Eesti Vabariik.⁴⁴ Euroopa Komisjonile on saadetud taotlus termini eestikeelse tõlke muutmiseks.

Veel on oluline märkida, et LennSi lisatavas § 4¹ on kasutatud ka mehitamata õhusõidukite puhul terminit „lendama“, mitte „käitama“. Selline sõnavalik on tehtud sellepärast, et „käitama“ on üldtermin, mis peale lendamise sisaldab ka muid õhusõidukiga seotud tegevusi, nagu näiteks hooldamine. Lisatavas uues paragrahvis on aga mõeldud ainult lendamist kui tegevust, mitte kõiki tegevusi, mida õhusõiduki käitamise all mõeldakse. Lisatav § 4¹ on seotud ka järelevalvega lennupiirangualas, geograafilises alas ja ajutises geograafilises alas (eelno § 1 punktid 29–32), ning kuna eelnõuga plaanitakse nimetatud alades järelevalveõigust piiratud ulatuses, siis on kohane kasutada juba ka uues §-s 4¹ õiget terminit, mille üle järelevalvet need asutused teevad. Vt täpsemalt eelnõu seletuskirjas § 1 punktide 29 ja 30 kirjeldust.

Vabariigi Valitsus võib korraldusega kehtestada alalisi või ajutisi lennupiiranguid ja geograafilisi alasid mehitamata õhusõidukite lendamise piiramiseks. 30. aprilli 2021 seisuga uusi alalisi lennupiiranguid mehitatud õhusõidukitele ei kavandata, vaid korraldusega kehtestatakse need lennupiirangud aladele, mis on praegu Vabariigi Valitsuse määruses nr 189. Ka mehitamata õhusõidukitele ei plaanita kehtestada uusi (alalisi) geograafilisi alasid⁴⁵, mida

³⁸ *Ala* on mingi osa maast, maa-ala; piirkond, territoorium (vt eesti keele seletav sõnaraamat, leitav: <https://www.eki.ee/dict/ekss/index.cgi?Q=ala&F=M>; 12.03.2021).

³⁹ *Piirkond* on maa-ala, territoorium, mida iseloomustavad teatud geograafilised, majanduslikud, kultuurilised vm tunnused (vt eesti keele seletav sõnaraamat, leitav: <https://www.eki.ee/dict/ekss/index.cgi?Q=piirkond&F=M>; 12.03.2021).

⁴⁰ Leitav: <https://www.eki.ee/dict/sys/index.cgi?Q=piirkond&F=M&C06=et> (12.03.2021)

⁴¹ Vt geograafilise tähise kaitse seaduse § 4 lõige 2.

⁴² Vt veeseaduse § 244 lõike 3 punkt 3.

⁴³ Vt elektroonilise side seadus, kemikaaliseadus, põllumajandusloomade aretuse seadus, postiseadus, loomatauditõrje seadus, investeeringufondide seadus.

⁴⁴ Vt postiseaduse § 14 lõige 4.

⁴⁵ Märkus: Kui seletuskirjas on kirjutatud „geograafiline ala“, tuleb selle all mõista alalisi geograafilisi alasid. Juhul, kui on mõeldud ajutist geograafilist ala, siis on kasutatud ka sõna „ajutine“. Selline eristus on tehtud põhjusel, et alalise ja ajutise geograafilise ala kehtestamise alused ja ka selles lendamise loa taotlemise ja andmise regulatsioon erineb.

ei ole juba õigusloomes menetletud.⁴⁶ Vabariigi Valitsuse määruse nr 189 muutmise eelnõus⁴⁷ on loetelu geograafilistest aladest, mida kavandatakse kehtestada. Geograafilisi alasid võimaldab liikmesriigil kehtestada⁴⁸ ka komisjoni rakendusmääruse nr 2019/947 artikkel 15, samuti viidatakse sellele rakendusmääruse retsitaalides (põhjendustes) nr 18, 21 ja 25. Peamised ohuallikad, mille mõju riigikaitseobjektile või politsei ja piirivalve seaduse § 3 lõike 4 alusel sätestatud valvatavale objektile⁴⁹ (edaspidi *politsei valvatav objekt*) geograafilise ala kehtestamisega saab vähendada, on mehitamata õhusõiduki juhitavuse kadumine, kontrollimatu kukkumine, suunatud rünne, korrarikkumine või muu ebaseaduslik ja ohtu põhjustav tegevus. Rünna või korrarikkumisena võib tähistada igasugust ebaseaduslikku viibimist piirangualal või valduses, sissetungikatset või selle imiteerimist, mehitamata õhusõiduki relvasüsteemina kasutamist, keelatud ainete või asjade vedu, elektromagnetilist ja akustilist seiret või valduse jäädvustamist ning muid tegevusi piiranguala ja valduse suhtes ning sellel viibiva isiku, objekti või asja mõjutamiseks. Taoliste juhtumite ärahoidmine või neist tulenevate mõjude vähendamine on oluline, kuid geograafiliste alade kehtestamine korraldusega ega kõnesolev eelnõu ei muuda julgeoleku tagamiseks kasutatavaid meetmeid ega välista mehitamata õhusõidukite käitajate ebaseaduslikku tegevust, vaid see on pigem preventiivne meede⁵⁰, mis võib mõjutada isikuid hoiduma vastavatest tegevustest ning aidata kaasa eelhoiatusmeetmete rakendamisele riigile oluliste objektide kaitsel.

Vajalikke ajutisi lennupiiranguid mehitatud õhusõidukite lennuohutuse tagamise eesmärgil saab kehtiva LennSi järgi kehtestada ka Transpordiamet. See õigus on antud Vabariigi Valitsuse määrusega nr 240, mille § 5 sätestab, et lennuliikluse ohutuse ja otstarbekuse tagamiseks määrab Lennuamet (praegune Transpordiamet) Tallinna lennuinfo piirkonna kontrollitavad ja mittekонтроllitavad osad, samuti purilennu-, langevarjuhüpete, vigurlennu-, harjutus- ja muud vajalikud alad ning lennuprotseduurid ja marsruudid. Nende alade hulka loetakse ohualad, piirangualad ja keelualad. Need alad avaldatakse AIPis, sealhulgas võib Transpordiamet kehtestada ka ise ajutisi piirangualasid. Sealjuures on Transpordiameti õigus piirangualasid kehtestada piiratud, sest see õigus peab lähtuma lennuliikluse ohutusest ja otstarbekusest, ent paljudel juhtudel ei ole vaja piiranguala kehtestada eeskätt lennuohutust silmas pidades, vaid muudel põhjustel, peamiselt julgeoleku ja avaliku korra tagamise kaalutlustel või isiku privaatsuse kaitseks (nt liiklusõnnetuse korral) või muudel sarnastel põhjustel. Sellistel juhtudel saab kehtiva regulatsiooni järgi piiranguala kehtestada ainult Vabariigi Valitsus. See aga on aeganõudev protsess ja ei võimalda asjaomastel valitsusasutustel (nt PPA, Päästeamet, KAPO, Kaitsevägi) kiiresti tegutseda ega ära hoida muudest seadustest tulenevate nõuete rikkumist või ohtu julgeolekule, avaliku korra rikkumist või ohtu inimeste elule ja tervisele. Teisisõnu, teatud juhtudel (nt tulekahju, lennuõnnetuse, liiklusõnnetuse korral) tekib vajadus piirata eelkõige mehitamata õhusõidukite lendamist kiiresti, mis tähendab, et ka lennupiirangud mehitamata õhusõidukitele teatud territooriumi kohal ehk geograafilises alas tuleb kehtestada kiiresti. Selle eelnõuga antakse see õigus asjaomastele asutustele (PPA, MTA, KAPO, Päästeamet, Kaitsevägi) neile antud teatud ülesannete täitmiseks (ue § 4¹ lõige 2). See tähendab, et õigus ajutisi geograafilisi alasid kehtestada ei ole piiratud, vaid piiritletud kindla eesmärgiga. See eesmärk võib olla vajadus tagada avalik kord või riigi julgeolek. Avaliku korra tagamise osa on

⁴⁶ Märkus: 22. juuni 2021 seisuga ei ole eelnõu veel Vabariigi Valitsusele vastuvõtmiseks esitatud, kuigi eelnõu kooskõlastamisaeg lõppes 16. oktoobril 2018.

⁴⁷ Leitav eelnõude infosüsteemist: <https://eelvoud.valitsus.ee/main/mount/docList/23498b5a-209e-4da3-b6a3-6ee4aa3237dd>.

⁴⁸ Nimetatud rakendusmääruse kohaselt peavad liikmesriigid geograafilised alad looma 1. juuliks 2021, mis on antud üleminekuajaks liikmesriikidele (vt artikli 23 lõige 3).

⁴⁹ Vt Vabariigi Valitsuse 17. detsembril 2009. a määrusest nr 211 „Politsei poolt valvatavad objektid“.

⁵⁰ Kõnekeeles nimetatakse seda ja teisi (vt eelnõu § 1 punkti 31) meetmeid nn droonitõrje meetmeteks.

ka eraelu puutumatus tagamine, mis on eraldi nimetatud komisjoni rakendusmääruse nr 2019/947 artiklis 15.

Nii luuakse PPA-le, KAPO-le, Päästeametile, MTA-le ja Kaitsevæele võimalus kehtestada ajutiselt lennupiirangud mehitamata õhusõiduki käitamisele (lendamisele) ehk võimalus kehtestada ajutisi geograafilisi alasid. Ajutise geograafilise ala loomise eesmärk on kaitsta korrakaitse, päästetööde, julgeolekualaste ja järelevalve tegemisega seotud ülesannete täitmist, menetluse korraldamist, VIP isikute kaitset, Kaitsevæe struktuuriüksuste sõjaväelise väljaõppe või muude ülesannete täitmist nii, et kolmanda isiku poolt mehitamata õhusõiduki käitamine ei takistaks tööde korraldamist ega ohustaks julgeoleku või turvalisuse tagamist ülesannete täitmisel, samuti eraelu puutumatuset päästesündmuse, liiklusõnnetuse või muu politseisündmuse korral, mil on oodata ajakirjanike kõrgendatud huvi sündmuse lahendamise vastu. Näiteks võib kehtestada ajutise geograafilise ala, et tõkestada mehitamata õhusõiduki käitamist tulekahju likvideerimise, õppuse või suure rahvaürituse (nt laulupidu, kontsert) ajal. Samuti olukorras, kus riigikaitseeaduse (edaspidi *RiKS*) § 84 lõike 3 või 4 alusel määratakse maa-ala, ehitise või seade ajutiseks riigikaitseobjektiks ning selle turvalisuse tagamiseks on muu hulgas vaja ennetada ja tõkestada mehitamata õhusõidukite käitamist ilma selle maa-ala või ehitise valdaja nõusolekuta. Samuti näiteks kuriteo sündmuskohal, kui on vaja kiiresti kehtestada mehitamata õhusõidukite käitamise piirang, et tagada sündmuskoha ohutus ning sündmuse eesmärgipärane lahendamine määratud objektil. Kui praegu reguleerib inimeste viibimiskeelu kehtestamist korrakaitseeaduse (edaspidi *KorS*) § 44, siis saab seda kohaldada vaid isikute suhtes, mehitamata õhusõiduki käitaja (kaugpiloot) võib aga segada tegevust sündmuskohast eemal asudes. Kehtestatud ajutisel geograafilisel alal võidakse kasutada tehnilisi vahendeid mehitamata õhusõiduki sageduste ja signaalide häirimiseks, et tagada näiteks mõnel suursündmusel (kontsert, laulupidu, tantsupidu, spordivõistlus) turvalisuse tagamine. See tähendab, et võidakse kohaldada riikliku järelevalve meetmeid (vt eelnõu § 1 punkt 31).

Mehitamata õhusõidukite lendamise piiramiseks võib ajutise geograafilise ala kehtestada Transpordiameti eelneva kooskõlastuseta, kuid tingimuseks on, et kehtestatud alast teavitatakse Transpordiametit ja EANSi viivitamata, et nii Transpordiamet kui õhuruumi üldise korraldamise eest vastutav asutus kui ka EANS kui lennuliikluse juhtija, teaksid hoiatada või muul viisil kätte saadavaks teha teabe, et selles või tolles piirkonnas on kehtestatud ajutine geograafiline ala.⁵¹

Ajutise geograafilise ala kehtestamise ja lõpetamise täpse korra kehtestab Vabariigi Valitsus määrusega (uue § 4¹ lõige 3). Kuna tegemist on sisuliselt valitsusasutuste töö korraldamisega, kehtestataksegi see Vabariigi Valitsuse määruse, mitte korraldusega.⁵² Oluline aspekt on, et juhul, kui mõnel isikul on taotletud varem Transpordiametilt lennuluba selles piirkonnas lendamiseks, siis see lennuluba ei kehti ajutises geograafilises alas, sest isik ei ole Transpordiametilt selles alas lendamiseks luba saanud. See tähendab, et tinglikult öeldes lennuluba peatub selles konkreetse õhuruumi osas, kuni ajutise geograafilise ala kehtivuse lõppemiseni või ajutise geograafilise ala kehtestaja nõusoleku saamiseni, kui isikul on

⁵¹ Märkus: Selline korraldus kehtib kuni 1. juulini 2021, kui senine süsteem asendatakse UTM-süsteemiga, kuhu ajutise geograafilise ala kehtestaja saab juba ise andmed sisestada. Juhul, kui 1. juuliks uut süsteemi kasutusele veel ei võeta, siis pärast seda, kui uus süsteem kasutusele võetakse.

⁵² Vt ka selgitust eespool, mis erinevus on määruel ja korraldusel.

põhjendatud vajadus alas lennata, või kui ajutise geograafilise ala kehtestaja ise ei palu isikut appi (sisuliselt on sellisel juhul tegu nõusoleku andmisega).⁵³

Selleks, et nii alalise kui ka ajutise geograafilise ala loomisest vastavas piirkonnas saaksid kiiresti teada ka selles piirkonnas mehitamata õhusõidukiga lendajad, on vaja sarnaselt mehitatud õhusõidukitega aeronavigatsiooniteabe edastamist ja õhus olevate mehitamata õhusõidukite asukohti näitavat süsteemi (UTM)⁵⁴. See on praegu loomisel Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi (edaspidi *MKM*) valitsemisalas, samuti sellega seotud ELi õiguse rakendamise regulatsiooni kehtestamine (nt sertifitseerimise protseduurid, teenuste osutamiseks vajalike nn lennukoridoride tekitamine jms).⁵⁵

Ajutise geograafilise ala kehtestamise õigus antakse ka Transpordiametile, kes on üldiselt määratud LennSiga pädevaks asutuseks Vabariigi Valitsuse kõrval, kes võib lennupiiranguid kehtestada. Olulisim põhjus, miks Transpordiametile selline õigus antakse, on lennuohutuse eesmärgil ajutise geograafilise ala kehtestamine, kuid välistatud ei ole ka avaliku korra ja riigi julgeoleku tagamise eesmärgil ajutise geograafilise ala kehtestamine näiteks juhul, kui PPA, MTA, KAPO, Päästeamet või Kaitsevägi ei saa seda ise piisavalt kiiresti teha. Avaliku korra tagamise eesmärgil on erandjuhtudel võimalik näiteks ka Keskkonnaameti või muu järelevalveõigusi omava asutuse jaoks ajutise geograafilise ala kehtestamine.

Uue § 4¹ lõiked 4–8 käsitlevad lennupiirangualas, geograafilises alas ja ajutises geograafilises alas loa taotlemist ala omanikult või valdajalt või Vabariigi Valitsuse lennupiiranguid kehtestavas korralduses või määruses loa andjaks nimetatud isikult (näiteks politsei valvatavatel objektidel ei ole selleks mitte objekti omanik või tegelik valdaja, vaid üldjuhul PPA, kes objekti valvab)⁵⁶. Nii sätestab lõige 4 üldise nõudena, et lennupiirangualas, geograafilises alas või ajutises geograafilises alas lendamiseks tuleb taotleda luba. Lõikes 7 sätestatakse volitusnorm, millega pannakse Vabariigi Valitsusele kohustus kehtestada määrusega lennupiirangualas, geograafilises alas või ajutises geograafilises alas lendamiseks loa andja, loa taotlemise ja andmise kord, lõikes 8 aga sätestatakse, et valitsusasutusele võib teha erandi ehk teisisõnu kehtestatakse loetelu valitsusasutustest, kes ei pea luba taotlema. Viimast on vaja selleks, et valitsusasutused saaksid täita oma seadustest tulenevaid ülesandeid, mis on peamiselt järelevalvega seotud (kuid mitte ainult), näiteks et keskkonnainspektor saaks lennata looduskaitsealal piirkonnas, kus muidu lendamine on piiratud, PPA ametnik saaks liikuda piiritsoonis või ajutises geograafilises alas, mille PPA ise on kehtestanud, kuid ka näiteks kaitsevälised ajutises geograafilises alas, mille nad on kehtestanud ajutise julgeolekuala kohale või harjutusväljal tekkinud tulekahju kustutamiseks (viimane avaliku korra tagamise eesmärgil), päästeteenistuja päästesündmuse asukohas (tulekahju, kemikaalireostuse likvideerimine jne).

Peale selle, et Vabariigi Valitsuse korralduses ja määruses määratakse lennupiirangualade, geograafiliste alade ja ajutiste geograafiliste alade valdajad ja loa andjad, tuleb need andmed ühtselt avalikustada ka AIPis, kus kirjeldatakse lennupiiranguala ja geograafilist ala koordinaatide ja lennukõrguste abil ning lisatakse piirangu tingimused, sealhulgas iga piirangu

⁵³ Märkus: Transpordiamet väljastab lennulubasid kuni 1. juulini 2021, pärast nimetatud kuupäeva asendatakse senine lennubade andmise süsteem uue, UTM-süsteemiga (mis tõenäoliselt käivitub nimetatud kuupäeval).

⁵⁴ Ingl k Unmanned Aircraft Traffic Management, e k mehitamata õhusõidukite lennuliikluse korraldamine.

⁵⁵ Vt ka LennSi ja ja riigilõivuseaduse muutmise seaduse eelnõu (leitav:

<https://eelvoud.valitsus.ee/main/mount/docList/c42c88d4-b97d-4b84-a46f-b478b9aba3ae>).

⁵⁶ Vajadusel kooskõlastatakse luba ka objekti omaniku või tegeliku valdajaga. Selles lepitakse eraldi kokku, kuidas ja millistel juhtudel seda tehakse.

kohta eraldi, kellelt tuleb luba taotleda, olgu piirangu eesmärgiks lendamise piiramine või keelamine või lendamise kiiruse piiramine. Ka viimase puhul võib aeg-ajalt olla vajadus lennata kiiremini, kui lennupiirang ette näeb, mistõttu ka sellisel juhul peab olema mehhanism, kuidas ja kellelt erandi saamiseks luba taotletakse. Ajutiste geograafiliste alade kohta tuleb esitada üldinfo, mida kaugpiloot peab kogu lendamise ajal jälgima ja kuidas tegutsema, kui tema lendamise piirkonnas kehtestatakse järsku ajutine geograafiline ala.

Lennupiirangualas või geograafilises alas lendamise luba saab lähitulevikus taotlema hakata mehitamata õhusõidukite puhul MKM-is loomisel olevas UTM-süsteemis (U-Space), ent selle süsteemi valmimise ajani tuleb taotlus esitada sellele (e-posti)aadressile, mis on märgitud Vabariigi Valitsuse korralduses, millega lennupiirangud kehtestatakse. Loa taotlemise korral ei pea tasuma riigilõivu. Loa taotlemisele ja andmisele kohaldatakse HMSi. Luba ei ole tegevusluba majandustegevuse seadustiku üldosa seaduse tähenduses. Loa võib anda vabas vormis ja saata isikule samal viisil, nagu ta taotluse esitas (kui näiteks e-kirjaga, siis e-kirja teel), sest loavormi ei plaanita kehtestada. Loa taotlemisel peab lisama põhjuse, miks on vaja lennupiirangualas või geograafilises alas lennata, samuti antakse nõusolek oma tausta kontrollimiseks, sest enamik geograafilisi alasid kehtestatakse riigikaitseobjektide või muude riigile oluliste objektide kohale, mistõttu on põhjendatud peale lendamise vajaduse põhjendamise ka isiku enda usaldusväärsust avalikult kättesaadavate allikate kaudu kontrollida.

Ajutises geograafilises alas mehitamata õhusõidukile lendamise õiguse andmisel ei ole ajaliste piirangute tõttu ette näha, et otsus tehakse kirjalikult, vaid juhtumi (sündmuse) lahendamise juht hindab olukorda ajutise geograafilise ala loomise eesmärgist lähtuvalt ja lennuohutust silmas pidades ning annab loa suuliselt. Võib juhtuda, et sündmuse lahendamisel vajatakse hoopiski abi ja siis võib sündmuse lahendamise juht ise paluda mõnel sündmuskoha läheduses viibival isikul, kellel on mehitamata õhusõiduk kaasas, lennata sellega ajutises geograafilises alas, et jälgida juhtumi (sündmuse) lahendamise kulgu.

Uue § 4¹ lõiked 5 ja 6 käsitlevad lennupiirangualas, geograafilises alas ja ajutises geograafilises alas loa andmisest keeldumise aluseid, millest osa on imperatiivsed (lõige 5) ja osa kaalutusõigusega (lõige 6).

Lennupiirangualas, geograafilises alas või ajutises geograafilises alas lendamiseks ei anta luba, kui (lõige 5):

- 1) lennupiirangutega ala või geograafiline ala on lennukeeluala;
- 2) õhusõiduk ohustab või võib ohustada riigi julgeoleku või avaliku korra tagamist, sealhulgas valitsusasutuse õhusõiduki lendamist lennupiirangutega alas, geograafilises alas või ajutises geograafilises alas, või asutuse tegevust juhtumi lahendamisel;
- 3) looduskaitsealal lennupiirangutega alas lendamisel ei ole võimalik täita lennupiirangu kehtestamise eesmärki;
- 4) ei ole võimalik tuvastada õhusõiduki lendamise eesmärki.

Nimetatud juhtudel lennupiirangualas, geograafilises alas või ajutises geograafilises alas lendamiseks loa andmisel tehtav otsus ei ole kaalutusotsus, sest lennupiirangute kehtestamisel on oma kindel eesmärk ja juhul, kui lendamiseks otsuse tegemine oleks lihtne ja enamikel juhtudel see rahuldataks, puudub ka lennupiirangute kehtestamisel mõte. Sellest tulenevalt tuleks lendu planeerides eraõiguslikul isikul sellest alast pigem eemale hoida, kui selle läbimiseks puudub tungiv vajadus. Kõik keeldumise alused on tihedalt seotud sellega, milleks lennupiiranguala, geograafiline ala või ajutine geograafiline ala kehtestatakse.

Eestis seni küll lennukeelualasid kehtestatud ei ole, kuid keeldumise alusena tuleks seda siiski sätestada, sest ei ole välistatud, et mõned geograafilised alad või ajutised geograafilised alad kehtestatakse lennukeelualana. Loetelu punktides 2 ja 4 sätestatud põhjused võivad olla enim põhjuseks, miks ei anta luba ajutises geograafilises alas. Kogemus on näidanud, et sündmuskohal lendavad uudishimutsejad pigem takistavad, kui aitavad kaasa sündmuse kiirele lahendamisele. Näiteks ei saa päästeametnikud seetõttu oma mehitamata õhusõidukitega lennata, sest võõras mehitamata õhusõiduk lendab ala kohal või võib võõras õhusõiduk kujutada ohtu päästeametnikele endile või isikutele, kellele abi osutatakse. Juhul, kui ühtegi võõrast mehitamata õhusõidukit lendamas ei ole, puudub ka vajadus ajutist geograafilist ala kehtestada. Kui Kaitsevägi kehtestab ajutise geograafilise ala ajutise julgeolekuala kohale, tuleb silmas pidada veel ka KKS-i 6. peatükis sätestatud, mis käsitleb muu hulgas Kaitseväge julgeolekualal viibimist (viimane on keelatud ilma Kaitseväge loata). (Riigi) julgeoleku võivad loa väljastamisest keeldumise põhjusena välja tuua eeskätt Kaitsevägi ja KAPO, olgu selleks alaks lennupiiranguala, geograafiline ala või ajutine geograafiline ala. Loetelu punktis 3 sätestatud keeldumise põhjust võidakse kasutada juhul, kui taotletakse luba lendamiseks lennupiirangualas, mis on kehtestatud looduskaitsealale peamiselt lindude pesitsemise ajaks, et mehitatud ja mehitamata õhusõidukitega lendamine ei häiriks lindude pesitsemist. Näiteks, kui lindude pesitsemise algus võib hilineda lindude hilise saabumise tõttu või kui pesitsemisperiood lõpeb varem, võidakse korraldusega kehtestatud lennupiirangute perioodil anda luba lennupiirangualas lendamiseks, sest see ei sega sellel ajal eesmärgi täitmist.

Kaalutusotsusena võidakse keelduda loa andmisest, kui (lõige 6):

- 1) õhusõiduki pilooti või kaugpilooti on varem karistatud tahtlikult toimepandud kuriteo eest ja karistusandmed ei ole karistusregistrist kustutatud;
- 2) õhusõiduki piloot või kaugpiloot on varem rikkunud lennuregleid või (mehitamata õhusõiduki) käitamise nõudeid.

Kui imperatiivsed keeldumise alused on seotud õhusõiduki või selle lendamisega, siis mõlemad lõikes 7 sätestatud juhud on seotud piloodi või kaugpiloodi kui füüsilise isiku ja tema usaldusväärusega. Nagu eespool mainitud, kehtestatakse enamuse geograafilisi alasid ja ajutisi geograafilisi alasid riigikaitseobjektide või muude riigi jaoks oluliste objektide kohale, seega võidakse rakendada piloodi või kaugpiloodi suhtes sarnaseid nõudeid, nagu seda tehtaks juhul, kui seesama isik soovib maismaad mööda siseneda riigikaitseobjektile või muule riigi jaoks olulisele objektile. Esimeses punktis sätestatud juhul, kui isiku andmed karistusregistrist on kustunud, seda sätet keeldumise alusena kasutada ei saa, ning kui puuduvad muud keeldumise alused, antakse isikule õigus lennupiirangualas, geograafilises alas või ajutises geograafilises alas lennata. Teisena sätestatud juhul ei oma tähtsust, kas isiku karistusregistri andmed on kustunud või mitte. Märkusena olgu öeldud, et sätetes on teadlikult kasutatud mõistet „kaugpiloot“, mitte „käitaja“, sest kaugpiloot on see isik, kes realselt juhib mehitamata õhusõidukit, samas ei pruugi ta olla ise õhusõiduki käitaja.⁵⁷

Eelnõukohane regulatsioon ei ole vastuolus Eesti Vabariigi põhiseaduses (edaspidi PS) sätestatud eraõiguslike isikute põhiõigustega. Kaudne puutumus võib olla PS-i §-des 19 ja 34 sätestatud eneseteostuse ja liikumisvabadusega, sest piiratakse alaliselt või ajutiselt teatud juhtudel mehitamata õhusõidukitega lendamise õigust mõnes õhuruumi osas (teatud territooriumite kohal). Kuna mehitamata õhusõidukiga lendamine kui selline ei ole otseselt isiku põhiõigus, ei saa isikul tekkida ka õiguslikku ootust, et ta võib kõikjal mehitamata õhusõidukiga piiramatult lennata. Samas, mõlemal juhul sätestab PS ka seda, et see õigus ei ole

⁵⁷ Vt lisaks Transpordiameti veebilehelt selgitust uue rakendusmääruse (EL) 2019/947 korduma kippuvatest küsimustest (link on leitav: <https://www.transpordiamet.ee/droonid>).

isikul absoluutne, et seda võib seadusega põhjendatud juhtudel piirata. Igal konkreetsel juhul peab lennupiirangute kehtestamist põhjendama, piirang peab olema selge ja üheselt arusaadav. Leevendust pakub teatud määral ka võimalus taotleda põhjendatul juhul luba lennupiirangualas, geograafilises alas või ajutises geograafilises alas lendamiseks.

Eelnõu § 1 punktiga 4 lisatakse LennSi komisjoni rakendusmääruse nr 2019/947 viited. Punktis 4 sätestatud muudatus on vaja, et saaks nimetatud rakendusmääruse täitmise üle ka järelevalvet teha. Nimetatud rakendusmäärust hakati kohaldama alates 1. juulist 2020, välja arvatud artikli 15 lõige 3 (geograafiliste alade loomine), mis annab üleminekuaja 1. juulini 2021. See aga eeldab, et liikmesriigid on oma õiguses ette näinud ka sanktsioonid nende nõuete rikkumise korral. Selleks, et sanktsioone saaks rakendada, on vaja seost nõudeid ja sanktsioone sisaldavate õigusaktide vahel. Eelnõuga see seos tekitatakse.⁵⁸

Punktiga 5 täiendatakse LennSi § 4 uue lõikega 3², mis on volitusnorm ja annab Vabariigi Valitsusele õiguse kehtestada ELi määrustes sätestatud mehitamata õhusõidukite käitamisnõuetest erandid riiklike mehitamata õhusõidukite jaoks. Seda sätet ei kohaldata kaitselennunduse mehitamata õhusõidukitele.

Kui komisjoni rakendusmäärusega nr 923/2012 on kehtestatud mehitatud õhusõidukite lennureglid ja selle rakendusmääruse artikkel 4 võimaldab liikmesriikidel kehtestada vajadusel erandid peamiselt valitsusasutuste täidetavate ülesannete täitmise jaoks, nagu näiteks politsei- ja tollioperatsioonid, liiklusseire- ja jälitusoperatsioonid, keskkonnajärelevalve, otsingu- ja päästetööd, lennud arstiabi osutamiseks, evakueerimine, tuletõrjetööd, VIP⁵⁹ lendude turvalisuse tagamine,⁶⁰ siis komisjoni rakendusmääruses nr 2019/947 puudub sarnane säte erandite kehtestamise kohta tsiviillennundusele või riiklikule lennundusele. Viimase põhjuseks on asjaolu, et rakendusmäärus nr 2019/947 ei kohaldu riiklikule lennundusele, kui liikmesriik ise ei otsusta seda kohaldada.

Mehitamata õhusõidukite käitamisnõuded ja nõuded kaugpilotidele on kehtestatud rakendusmäärusega nr 2019/947. Vastavalt LennSi § 2 lõikele 1 kohaldatakse nimetatud rakendusmäärust ka riiklikule lennundusele, välja arvatud kaitselennundus ja juhul, kui seaduse või välislepinguga ei lepita kokku teisiti. Seega selleks, et kehtestada, mis osas mehitamata õhusõidukitele LennSi ja ELi õigusaktide nõudeid riikliku lennunduse õhusõidukitele ei kohaldata, on vaja see selgelt sätestada seadusega, isegi juhul, kui rakendusmäärus nr 2019/947 seda otsesõnu ei sätesta (kus see säte ka puudub). Nagu eespool mainitud, riikliku lennunduse asutused ei vaja üldjuhul erandeid sellistes tsiviillennunduse nõuetes nagu kaugpilotide pädevus või õhusõidukite lennukõlblikkuse nõuded, kuid vajavad oma ülesannete edukaks täitmiseks operatiivse lennuliikluse lennureegleid, mis on erandid üldistest lennureeglitest, nagu näiteks järgmised: aktiveeritud ei ole geopiirangud, miinimumkaugused objektidest, silmside hoidmine mehitamata õhusõidukiga, lendamine geograafilises alas või piirkonnas, kus toimub päästeoperatsioon jne.⁶¹

⁵⁸ Märkusena, mõned selle rakendusmääruse rakendamiseks vajalikud sätted on LennSi ja riigilõivuseaduse muutmise seaduse eelnõus (vt eespool eelnõude infosüsteemis viidet).

⁵⁹ Mõeldud riigijuhte, ministreid ja nendega samaväärsel positsioonil olevaid riigiametnikke.

⁶⁰ Nende lendude puhul kasutatakse lennuplaanis staatuse tähist STATE, HOSP, MEDEVAC või SAR, võidakse kasutada ka muid staatuse tähiseid, mis on sätestatud Chicago konventsiooni 15. lisas. Vt täpsemalt eAIP (<https://aim.eans.ee/index.php/et/eaip>): Part 2 Marsruudid, ENR 1.9 õhuruumi korraldamine, punkt 5.1.1. Näiteks HEAD (riigipea staatusega lend), FFR (tuletõrje lend).

⁶¹ Rakendusmääruses nr 2019/947 ei ole kasutatud terminit „lennureegel“, vaid kõik nõuded ja reeglid on üldnimetusega „käitamine“ ja „käitamisnõuded“. Osa käitamisnõuetest on sarnased komisjoni rakendusmääruses nr 923/2012 sätestatud lennureeglitega, seetõttu on osa käitamisnõuetest tegelikult oma olemuselt lennureglid.

Kuna käitamise nõuete erandeid ei saa üldjuhul kehtestada asutuse lennundustegevuse käsiraamatuga, millega kehtestatakse lennundustegevuse protseduurid, siis sellest tulenevalt ongi vaja need kehtestada seaduse või riigiasutuste puhul ka Vabariigi Valitsuse määrusega. Käsiraamat on oma olemuselt juhend ehk käitumisreeglite kogum. Juhendil üksikuna puudub õiguslik tähendus haldusorganiväliste isikute jaoks (eriti, kui see on kinnitatud asutuse juhi käskkirjaga). Juhhi korraldustena on õiguslikult siduvad üksnes teenistus- või alluvussuhtes olevatele ametnikele või asutustele. Juhendit võib käsitleda halduseeskirjana, mis annab ametnikele või kolmandatele isikutele suunatud õigusakti täitjatele suuniseid selle rakendamiseks ja tõlgendamiseks. Juhend ei oma normi iseloomu ega kuulu õigusallikate hulka. Kui normi on vaja juhendi vormis, siis haldusväliste isikutele tuleb see koostada täitmiseks määruse lisana, sest siis on õigusakti liigiks määrus, mitte juhend.⁶²

Eelnõu § 1 punktides 7–10 sätestatakse, mis on riiklik õhusõiduk ja riiklik lennundus ning kaitselennunduse õhusõiduk ja kaitselennunduse õhusõiduk. **Paragrahvi 1 punktiga 7** muudetakse LennSi § 5 lõikes 3 sätestatud riikliku õhusõiduki mõistet. *Riiklik õhusõiduk* (ingl *state aircraft*) on avaliku võimu volituse omava asutuse või isiku õhusõiduk, millega täidetakse avalikes huvides riigi sõjalise kaitse, tollijärelevalve, päästesündmuse lahendamise, keskkonnakaitse-, politsei või muud avaliku korra või riigi julgeolekuga seotud ülesannet. Riiklikuks õhusõidukiks saab seega nimetada üksnes sellist õhusõidukit, mis kuulub kas riigiasutusele või avalik-õiguslik juriidilisele isikule ning millega täidetakse avalikes huvides teatud ülesandeid. Ülesanded, mida õhusõidukiga täidetakse, varieeruvad ja on seotud konkreetse asutusele või isikule (nt Päästeamet, Kaitsevägi, MTA, PPA, Keskkonnaamet, KAPO, Maa-amet) seadusega pandud ülesannetega. Õhusõiduk on vahend nende ülesannete täitmiseks. Õhusõiduk võib olla kas mehitatud või mehitamata õhusõiduk. Võrreldes kehtiva riikliku õhusõiduki mõistega on eelnõus mõistet laiendatud ja lisatud veel hulk avalikes huvides täidetavaid ülesandeid, sest kehtiv mõiste on piiratud üksnes MTA, Kaitseväge ja PPA täidetavate ülesannetega. Uus mõiste on tuletatud raammääruse 2018/1139 retsitaali (põhjenduse) nr 10 ja artikli 2 lõike 3 punkti a sõnastusest – */.../ õhusõidukid, millega täidetakse avalikes huvides sõjaväeliste, tolli, politsei, otsingu ja pääste, tuletõrje, piiri- ja rannikuvalve või muude samalaadsete tegevuste või teenustega seotud ülesandeid /.../*. Kuna üha rohkem riigiasutusi võtavad kasutusele mehitamata õhusõidukeid, on tänaseks ilmnenud, et nendega ülesande edukalt täitmiseks ei piisa üksnes tsiviillennundusele kehtestatud nõuetest, vaid vaja on operatiivse lennuliikluse lennureegleid.⁶³ Selleks on vaja need õhusõidukid eraldada muudest tsiviillennunduse õhusõidukitest, et oleks võimalik neile erandeid kehtestada või arvata need välja ELi õigusaktide kohaldamisalast, sest ELi määrused võimaldavad teistsuguseid lennureegleid kehtestada peamiselt riiklikule lennundusele.

Oluline on märkida, et mitte iga riigiasutuse, avalik-õigusliku juriidilise isiku või kohaliku omavalitsuse õhusõiduk ei ole automaatselt riiklik õhusõiduk lihtsalt oma kuuluvuse järgi. Peale kuuluvuse tuleb vaadata ka ülesandeid, mida õhusõiduki kui vahendiga täidetakse. Need on tugevalt seotud riigi sõjalise kaitsmise, riigi julgeoleku, keskkonnakaitse ning avaliku korra tagamisega (sh järelevalvega). Järelevalveasutusi on peale eespool loetletud asutuste veelgi, kuid praegu ei ole ette näha, et nendel asutustel võiks oma ülesannete täitmiseks vaja minna tsiviilõhusõidukitele kehtestatud nõuetest erandeid. Seega, riiklike õhusõidukite hulka tuleb eelkõige arvata nende riigiasutuste ja avalik-õiguslike juriidiliste isikute õhusõidukid, mis vajavad erandeid tsiviilnõuetest, eelkõige operatiivse lennuliikluse lennureeglitest.

⁶² K. Merusk, V. Olle, A. Mõttus jt „Õigusriigi printsiip ja normitehnika“, Tartu : Eesti Õiguskeskus, 1999, lk 114.

⁶³ Vt Mehitamata tsiviilõhusõidukite kaitse- ja kasutusstrateegia, lk 21 jj.

Riiklik lennundus (ingl *state aviation*) on avaliku võimu volitusi omava asutuse, isiku või tema nimel avalikes huvides ning riigi kontrolli all toimuv lennundustegevus, sealhulgas riigi sõjalise kaitse, tollijärelevalve, päästesündmuse lahendamise, keskkonnakaitse-, politsei või muu avaliku korra või riigi julgeolekuga seotud ülesande täitmisega seotud lennundustegevus, samuti rahvusvahelise organisatsiooni avalikes huvides korraldatud ja tema kontrolli all toimuv lennundustegevus (§ 1 punkt 10; uue § 6¹ lõige 1). Riikliku lennunduse mõiste on laiem kui riikliku õhusõiduki oma. Kui riiklik õhusõiduk on seotud konkreetselt õhusõidukit omava või valdava isikuga, siis riiklik lennundus on defineeritud täidetava ülesande kaudu. Riikliku lennunduse ülesannet võib täita ka tsiviilõhusõiduk, kuid viimane on ja jääb ka ülesande täitmise ajal tsiviilõhusõidukiks, mis täidab riigiasutuse tellimusel riiklikku ülesannet. Lennuplaanis märgitakse tavaliselt sellisel juhul lennu staatuseks „riiklik lend“ (STATE). Sageli kasutavad seda võimalust riikide relvajõud, kes tellivad tsiviilsektorist transpordilennukite teenust kaupade ja inimeste veoks, samuti rahvusvahelised organisatsioonid (nt ÜRO⁶⁴, NATO).

Sellest tulenevalt muudetakse ka õigusselguse huvides LennSi § 5 lõike 4 sõnastust, sätestades, et kui õhusõiduk, mis täidab avalikes huvides ning riigiasutuse kontrolli all ülesannet, kuid tegemist ei ole riikliku õhusõiduki või kaitselennunduse õhusõidukiga, on see tsiviilõhusõiduk (§ 1 punkt 9). Riiklikud õhusõidukid ja kaitselennunduse õhusõidukid on kantud spetsiaalsesse registriossa või eraldi registrisse, mitte tsiviilõhusõidukite registrisse koos tsiviilõhusõidukitega.⁶⁵

Paragrahvi 1 punktiga 8 lisatakse LennSi § 5 uus lõige 3¹, millega defineeritakse, mis on kaitselennunduse õhusõiduk. *Kaitselennunduse õhusõiduk* (ingl *military aircraft*) on Kaitseministeeriumi valitsemisala valitsusasutuse, Kaitseliidu või välisriigi relvajõudude valduses olev ja riigikaitse eesmärgil kasutatav õhusõiduk. Sellised õhusõidukid on Kaitseväes, Välisluureametis, Kaitseliidus ja välisriigi relvajõududes kasutatavad õhusõidukid. *Kaitselennundus* (ingl *military aviation*) on aga Kaitseministeeriumi valitsemisala valitsusasutuse, Kaitseliidu ja välisriigi relvajõudude või nende nimel ja kontrolli all toimuv lennundustegevus (§ 1 punkt 10; uue § 6¹ lõige 2). Aeg-ajalt võib leida kirjandusest ja mujalt termineid „militaarõhusõiduk“, „sõjalennuk“ või ka „militaarlennundus“. Need on sisuliselt sünonüümid, nii nagu „droom“ on mehitamata õhusõiduki sünonüüm.

Vaatamata sellele, et kaitselennundus on riikliku lennunduse osa, on kaitselennunduse õhusõidukitele ja nende käitamisele (ehk sisuliselt kogu lennundustegevusele) vaja võrreldes muu riikliku lennunduse lennundustegevusega rohkem erandeid selleks, et oleks võimalik kaitselennunduse õhusõidukiga täita kõiki Kaitseväele seadusega pandud ülesandeid. Kaitselennunduses ei ole vaja pelgalt operatiivse lennuliikluse lennureegleid (alustades käemärkidest kuni madallennureegliteni), vaid erandeid on vaja ka õhusõidukitele endile. See omakorda tähendab, et ka õhusõidukite lennukõlblikkuse kontrollimise reeglites on erinevusi, samuti kasutatavates rajatistes jne. Ka kvalifikatsiooninõuded õhusõiduki piloodile, kaugpiloodile, lennundustehnilisele töötajale ja teised on erinevad, lisaks on kaitselennunduses mitmed sellised ametikohad, mida tsiviillennunduses ega ka muus riiklikus lennunduses ei eksisteeri (nt sihitaja, õhutulejuht). Õhusõidukite konfiguratsioonid, eelkõige õhusõidukites kasutatavad seadmed ei ole sageli avalik teave, mida üldjuhul muude riiklike õhusõidukite

⁶⁴ Ühinenud Rahvaste Organisatsioon.

⁶⁵ Vt LennSi § 16 lg 1, § 22¹.

kohta väikeste eranditega öelda ei saa (st teave on avalik või vähemalt vajadusel kättesaadav teabenõude korras).⁶⁶

Kehtivas LennSis ei ole kaitseennundust ega kaitseennunduse õhusõidukit defineeritud, mistõttu ei ole ka täpselt aru saada, milliseid õhusõidukeid ja nende lennundustegevust loetakse kaitseennunduse alla ja kaitseennunduse õhusõidukiks. Ühelt poolt on see defineerimata õigusmõiste, teisalt annavad erinevad paragrahvid LennSis viiteid selle kohta, milliseid õhusõidukeid loetakse kaitseennunduse õhusõidukiks – näiteks LennSi § 2 lõige 1, § 7² lõige 3 ja § 22¹ lõige 1. Esimeses on see lahtine, teine piirdub Kaitseväes kasutatavate õhusõidukitega ja kolmandas on nii Kaitseväe kui ka Kaitseliidu õhusõidukid. Kuna ka Kaitseliit ja Välisluureamet on soetanud mehitamata õhusõidukeid, on samuti vaja nende käitamine reguleerida sarnaselt Kaitseväe õhusõidukite käitamisega, sest ainult tsiviilõhusõidukitele kehtestatud nõudeid täites ei ole võimalik edukalt lahendada neile seadusega pandud ülesandeid. Kaitseliidu õhusõidukid on vaja arvata kaitseennunduse õhusõidukite hulka, sest Kaitseliidu seaduse § 4 lõike 1 punktide 2 ja 4 kohaselt on Kaitseliidu ülesanne valmistada ette riigi sõjalise kaitse võimet ning korraldada oma tegevliikmetele sõjaväelist väljaõpet (Kaitseväe kehtestatud korras). See eeldab võimalikult sarnaste tingimuste loomist väljaõppel, mis omakorda eeldab, et Kaitseliit täidab samu nõudeid ja tal on võimalik kasutada samu erandeid õhusõidukiga lendamisel nagu Kaitsevägi. Praegu on Kaitseliidul olemas mehitamata õhusõidukid.

Sellest tulenevalt loetaksegi kaitseennunduseks mitte üksnes Kaitseväe lennundustegevus, vaid kõikide Kaitseministeeriumi valitsemisala asutuste ja Kaitseliidu lennundustegevus, lisaks Eestis viibivate liitlaste lennundustegevus ja õhusõidukid. Peale selle veel selleks, et oleks kaitseennundust ja selle õhusõidukeid lihtsam eristada muust riiklikust lennundusest ja selle õhusõidukitest erandite kehtestamiseks, vastasel korral tuleb loetleda kõik need asutused ja isikud, kelle kohta nõuded käivad või, vastupidi, need just ei kehti. Seetõttu on hea, kui on olemas üks termin, mida kasutada. Kaitseennundus on nõuete suhtes muust riiklikust lennundusest eraldatud ka teistes riikides (nt Saksamaal, Soomes, Austrias, Rootsis).

Eelnõu § 1 punktidega 11 ja 15 asendatakse LennSi § 7² lõike 1 mõlemas lauses ja § 7³ lõikes 2 sõna „kaitsevägi“ sõnaga „Kaitsevägi“ vastavas käändes. Juba 2008. aastal liideti seni erinevad kaitseväe üksused ühtseks valitsusasutuseks nimega Kaitsevägi, mis tähendab, et LennSis läbivalt sätestatud sõna „kaitsevägi“ all tuleb mõista valitsusasutust, mitte üldist ükskõik millist relvajõu liiki. Sellest tulenevalt peab ka Kaitsevägi olema suure algustähega, sest tegemist on valitsusasutuse ametliku nimetusega ja nimetatud lõigetel on mõeldud konkreetset valitsusasutust. Tegemist on läbiva normitehnilise muudatusega.

Eelnõu § 1 punktid 12, 14 ja 27 on omavahel seotud ning käsitlevad Eesti õhuruumi kasutamist Eesti õhuruumi puutumatus tagamisel ja kaitsmisel ning selleks valmistumisel.

Eelnõu § 1 punktiga 12 tunnistatakse kehtetuks LennSi § 7² lõikes 2 asuv volitusnorm. Volitusnormiga anti Vabariigi Valitsusele õigus kehtestada Eesti õhuruumi kasutamise kord Eesti õhuruumi puutumatus tagamisel ja kaitsmisel ning selleks valmistumisel, samuti tsiviillennunduse ja kaitseennunduse koostöö kord. Volitusnormi siiani sisustatud ei ole. Asudes koostama volitusnormi alusel nimetatud kordasid, jõuti peatselt järeldusele, et 2004. aastal LennSi muutmise seaduse eelnõu seletuskirjas olnud määruse kavandiga plaanitu

⁶⁶ Sellest tulenevalt on ka maailmas kujunenud välja lennunduse praktika, mille järgi kaitseennunduse õhusõidukite kohta kajastatakse lennuplaanides minimaalset teavet selleks, et (tsiviil)lennujuhid saaksid kvaliteetset lennujuhtimisteenust pakkuda, kui õhusõiduk osaleb üldlennuliikluses ja lendab üldlennureeglite järgi.

on tänaseks juba eri õigusaktidega kehtestatud (nt lennundusmäärustik, Vabariigi Valitsuse määrus nr 240), mistõttu ei ole seda volitusnormi vaja. Peale selle on alates 2004. aastast kaitselendunduses ja Eesti õhuruumi kaitsmise ja puutumatus tagamise kontseptsioonis ning riigikaitstes tervikuna tehtud mitmeid muudatusi, sealhulgas õiguslikult (näiteks jõustus 1. jaanuaril 2016 RiKS, mis sätestab riigikaitse rahu- ja sõjaaegse korralduse ning mobilisatsiooni ja demobilisatsiooni korralduse, Eesti Vabariigi osalemise rahvusvahelises sõjalises koostöös ja riigikaitseobjektide kaitse). Lisaks on õhuvägi sõlminud koostöökokkulepped nii Transpordiameti (endise Lennuametiga) kui ka EANSiga. Kõike seda arvesse võttes ei ole selline volitusnorm enam aja- ega asjakohane.

Eesti õhuruumi puutumatus tagamine ja kaitsmine ning selleks valmistumine on endiselt aktuaalne, kuid nagu juba mainitud, on selle kontseptsioon uute eri võimaluste tekkimise tõttu ajas muutunud, mistõttu puudub vajadus kehtiva LennSi § 7² lõike 2 kohase volitusnormi järgi määrus koostada, kuid planeerida ja õppustel harjutada on ikka vaja. Sellest tulenevalt täiendatakse LennSi § 7² uute lõigetega 5 ja 6, et tagada lennundustegevuse parem sidumine RiKSis sätestatuga (eelnõu **§ 1 punkt 14**). Kui RiKS sätestab üldise korralduse, mis õigused millisel asutusel on kõrgendatud kaitsevalmiduse, erakorralise seisukorra ajal või sõjaseisukorra ajal, siis eelnõuga lisatakse LennSi säte, kuidas Kaitsevägi (koos liitlastega) õhuruumi puutumatus tagamisel ja kaitsmisel ning selleks valmistumisel talle RiKSiga antud õigusi rakendab. Selleks koostab Kaitsevägi õhuruumi kontrolli plaani (LennSi § 7² uus lõige 5).

Õhuruumi kontrolli plaan (ingl *Airspace Control Plan*, ACP) on õhuruumi kontrolli ülema (ingl *Airspace Control Authority*, ACA) koostatav plaan, mis paneb paika õhuruumi kontrolli Kaitseväge vastutusalas ohuolukorras⁶⁷ ja sõjalise relvakonflikti ajal. Õhuruumi kontrolli plaan sisaldab ACA kohustusi, kirjeldab üleminekut rahuaja õhuruumi korralduselt kriisi (ohuolukorra) ja sõjaaja õhuruumi korraldusele, õhuruumi kontrollivate üksuste andmeid ja käsuahela, geograafilised ning ajalised piirangud õhuruumis ja tsiviillennuliiklusteenistuse integratsiooni kaitsetegevusse. Lisaks sisaldab õhuruumi kontrolli plaan protseduure ja ühendusi riiklike lennuliikluse korraldamise (ingl *Air Traffic Management*, ATM) üksuste integreerimiseks, et tagada lennuliikluse toimimine nii Eesti õhuruumi kui ka õhuruumist välja ohuolukorra ning sõjalise relvakonflikti ajal eesmärgiga tagada tsiviil- ja militaarlennuliikluse toimimise koordineerimine ning eraldatus (ingl *deconfliction*). Õhuruumi kontrolli plaan on tasemel „salajane“ ja sisuliselt täiendab Kaitseväge kaitsetegevuse operatiivkava ning on osa NATO plaanidest. Plaani eri osade (ehk eri stsenaariumide) koostamisse kaasatakse ka vajalikud huvipooled, nagu näiteks EANS, Transpordiamet, PPA, KAPO.

RiKSi § 9 lõike 2 kohaselt võib Kaitseväge juhataja anda kõrgendatud kaitsevalmiduse korraldamiseks ja sõjaseisukorra lahendamiseks haldusakte, mis on vältimatult vajalikud riigi julgeolekut ähvardava ohu kiireks ennetamiseks ja tõrjumiseks. Sama paragrahvi lõike 5 järgi võib Kaitseväge juhataja sõjaseisukorra ajal anda kohaliku omavalitsuse (edaspidi KOV) liikmele, riigi ja KOVi üksuse ametiasutuse juhile, ametnikule ja töötajale sõjaseisukorra lahendamist puudutavaid korraldusi juhul, kui need on vältimatult vajalikud riigi sõjaliseks kaitsmiseks.⁶⁸ RiKSi § 14 lõike 3 kohaselt võib Kaitseväge juhataja või Kaitseväge juhataja

⁶⁷ St peamiselt riigi julgeolekut või avalikku korda ohustav juhtum, mis ei ole relvakonflikt, samuti looduskatastroof või muu sarnane juhtum, kuid mis eeldab õhuruumis lennuliikluse ümbersuunamist, õhuruumi osalist või täielikku sulgemist.

⁶⁸ Sama sätestab ka RiKSi § 18 lõige 4, kuid annab peale Kaitseväge juhataja sama õiguse veel Kaitseväge juhataja poolt volitatud ülemale. Peale selle annab RiKSi § 18 lõige 4 Kaitseväge juhatajale või tema volitatud ülemale

volitatud ülem (õhuruumi kaitsmise korral nt õhuväe ülem, ACA) kõrgendatud kaitsevalmiduse ajal lisaks oma tavapärastele ülesannetele:

- 1) anda haldusakte, mis on vältimatult vajalikud riigi julgeolekut ähvardava ohu kiireks ennetamiseks ja tõrjumiseks;
- 2) kehtestada ja kohaldada piiravaid meetmeid (nt töökohustuse ja sundkoormiste rakendamine) seadusega kehtestatud tingimustel;
- 3) jätta täitmata Vabariigi Valitsuse korralduse ja määruse, ministri käskkirja ja määruse, valla- ja linnavolikogu ning valla- ja linnavalitsuse otsuse ja määruse nii kaua, kuni see takistab vahetult riigi sõjalist kaitsmist. Õigusakt, mida Kaitsevägi ei saa ajutiselt täita, võib olla näiteks loodus- või maastikukaitseala kaitse-eeskiri (määrus), aga ka mõni KOVi korraldusega seotud õigusakt, näiteks heakorra eeskiri.

Kõrgendatud kaitsevalmidus on riigi valmisoleku aste, mille korral riigikaitseülesannetega asutus ja isik täidab Eesti Vabariigi julgeolekut ähvardava suurenenud ohu korral ja kollektiivse enesekaitse operatsioonil⁶⁹ osalemiseks lisaks enda põhitegevusega seotud ülesannetele lisäülesandeid, et tõrjuda ohtu ja tagada riigi toimimine.⁷⁰ Kõrgendatud kaitsevalmiduse eesmärk on tõrjuda Eesti Vabariigi või teatud juhtudel teise riigi julgeolekut ähvardavat suurenenud ohtu ja tagada riigi toimimine. Kõrgendatud kaitsevalmiduse peamine eeldus on seega oht Eesti Vabariigi julgeolekule. Oht võib tulla nii riigist seest (nt terrorism) kui ka väljastpoolt. Kõrgendatud kaitsevalmidus on rahuaegne riigi kaitseseisund ja ei eelda, et sellele järgneb erakorralise või sõjaseisukorra välja kuulutamine.

Töö EANSis ning koostöö Kaitseväe ja EANS vahel peab jätkuma ka ohuolukorra ja relvakonflikti ajal⁷¹ nii, nagu seda tehakse iga päev. Ohuolukorra ja relvakonflikti ajal võib Kaitsevägi vajada EANSi abi. Nagu eespool mainitud, annab RiKS kõrgendatud kaitsevalmiduse ja sõjaseisukorra ajal Kaitseväe juhatajale või tema volitatud ülemale õiguse anda korraldusi riigiasutuse ja KOVi ametnikele ja töötajatele, samuti rakendada füüsilisele isikule töökohustust või rakendada sundkoormisi või võtta juriidilise isiku juhtimine üle. Kolm viimati nimetatud tegevust on ajutise iseloomuga tegevused, eriti füüsilisele isikule töökohustuse panemine, mistõttu pikemat aega kestvas hädaolukorras või relvakonfliktis ei ole näiteks aeronavigatsiooniteenuse osutamise korral see jätkusuutlik tegevus, võttes arvesse seadusega kehtestatud kvalifikatsiooninõudeid sellise teenuse osutajale (töötajale).

EANS on juriidiline isik, kes täidab talle seadusega antud haldusülesandeid – ta on määratud LennSi alusel lennuliiklusteenuse osutajaks.⁷² Kaitsevägi ei plaani juriidilise isiku (EANS) juhtimist üle võtta, vaid üksnes teha koostööd EANSiga, et tagada lennuliiklusteenuse osutamine tsiviilõhusõidukitele ka ohuolukorra ja relvakonflikti ajal. Muu hulgas tähendab see seda, et Kaitseväl peab olema võimeline vajadusel anda kõrgendatud kaitsevalmiduse, erakorralise seisukorra ja sõjaseisukorra ajal korraldusi EANSile, et tagada Eesti õhuruumi puutumatus ja kaitsmine (LennSi § 7² uus lõige 6). Kõik ohuolukorrad (kriisid) ei ole seotud välise julgeolekuohu ega sõjalise ohuga, mistõttu ainult RiKSi 14 lõikes 5 sätestatu ei ole korralduste andmise õiguse alusena piisav. Kui ohuolukorra ajal suletakse osa õhuruumist

õiguse kehtestada või sõlmida vaherahu ja katkestada kehtestatud või sõlmitud vaherahu, kui vastane oma tegevusega ei täida selle tingimusi.

⁶⁹ RiKSi § 30 lõike 1 tähenduses.

⁷⁰ RiKSi § 12 lõige 2.

⁷¹ Mõlemal juhul võib olla välja kuulutatud kõrgendatud kaitsevalmidus või viimase puhul ka sõjaseisukord.

⁷² Vt LennSi § 34 lõige 5. Majandus- ja taristuministri 22. augusti 2019. a käskkirjaga nr 1.1-1/19-151, on EANS määratud lennuliiklusteenuse osutajaks. Oluline on märkida, et lennuliiklusteenuse osutajaks teatud lennuväljadel on määratud veel ka Kaitsevägi ja AS Tallinna Lennujaam, kuid õhuruumi kaitsmise seisukohalt omab suuremat tähtsust ja rolli eelkõige muu õhuruumi osa kui lennuväljad ning selle kohal olev õhuruum.

Kaitseväge jaoks, siis ülejäänud õhuruumis toimib üldlennuliiklus edasi ja seega on vaja ka lennuliiklusteenuse osutamist, sest Kaitseväel puudub see õigus ja samuti pädevus tsiviilõhusõidukite liiklust juhtida. Näiteks juhul, kui on välja kuulutatud sõjaseisukord ja teiste riikide tsiviilõhusõidukitele on Eesti õhuruum suletud, võivad tsiviilõhusõidukid siiski Eesti õhuruumis lennata näiteks MEDEVAC lendudena (kui Kaitseväge abistav ülesanne), ka siis on vaja, et keegi neid Kaitseväge abistavaid õhusõidukeid juhiks, et Kaitseväge saaks tegeleda üksnes kaitselennunduse õhusõidukitega, samas peab tegevus olema koordineeritud ja omavahel kooskõlas. Vabariigi Valitsuse määruse nr 240 § 10 kohaselt korraldab eraldatud piiritletud õhuruumis lennutegevust Kaitseväge vastav struktuuriüksus koostöös lennuliiklusteenistustega, kelle vastutuselades toimuvat lennutegevust võivad Kaitseväge õhusõidukite lennud mõjutada. EANSi kui haldusülesandeid täitva juriidilise isiku ülesanded peavad olema kehtestatud seadusega.⁷³ Lisaks Vabariigi Valitsuse määruse nr 240 § 52 kohaselt sõlmivad külgnevad lennuliiklusteenistused omavahelisi koostööprotseduure kirjeldavad kokkulepped ja teevad koostööd eesmärgiga tagada katkematu ja võimalikult ühtlane teeninduse tase. EANS ja Kaitseväge on sõlminud koostöökokkulepe Eesti õhuruumi kasutamise korraldamiseks ning see peab katkematult jätkuma ka ohuolukorra (kriisi) ajal. Muudes olukordades, näiteks õhusõiduki kaaperdamise korral, lähtutakse LennSi §-st 52, ja kui see ei toimi, siis KKS-i §-st 47.

Seega on oluline, et EANS jätkaks lennuliiklusteenuse osutamist vajalikus mahus ka ohuolukorra ajal ja et tal oleks olemas vajalik hulk kvalifitseeritud töötajaid, eriti juhul, kui näiteks riigis kuulutatakse välja mobilisatsioon ning vajalikud töötajad on samal ajal ka kaitsevägekohustuslased. Töökohustust saab rakendada lühiajaliselt, kuid see ei taga siiski piisava arvu kvalifitseeritud töötajate olemasolu, kelle ülesanne on lennuliiklusteenuse osutamine – lennujuhid, aeronavigatsiooniteabe töötajad ja avaldajad (ATC⁷⁴, CNS⁷⁵ ja MET⁷⁶) ning neid abistavad infotehnoloogia ja -kommunikatsiooni (ITK) valdkonna tehnilised töötajad (ilma arvutite, seadmete ja raadiosideta ei ole võimalik teenust osutada). Neid ülesandeid ei ole võimeline täitma n-õ inimene tänavalt, see tähendab, et võrreldes näiteks haiglate või hooldekodude hooldajatega, kellele põhimõtteliselt piisab ühepäevasest koolitusest, vajavad nimetatud ülesannete täitjad (eriti lennujuhid) pikemaajalist koolitust, teatud isiksuseomadusi ja väga head tervist.

Need kolm aeronavigatsiooniteenuste valdkonda on vajalikud teenuse säilimiseks igas olukorras alustades olukorrast, kus õhuruum on osaliselt tsiviillennuliiklusele avatud, kuni olukorraneni, kus õhuruum on tsiviillennuliiklusele suletud (viimane näiteks sõjaseisukorra ajal). Kui tsiviillennuliikluse jaoks on õhuruum osaliselt avatud, on vaja lisaks aeronavigatsiooniteabe (AIS)⁷⁷ teenust.

Sellise probleemi lahendusena on RiKSiga antud võimalus seadusega määrata riigiasutustes ja äriühingutes või muudes ühingutes riigikaitse eesmärgi saavutamiseks vajalike ülesannete täitmiseks riigikaitseülesanded, mille alusel juriidiline isik määrab riigikaitselise töökohustusega töökohad nende ülesannete täitmiseks.⁷⁸ Eelnõu § 1 punktiga 27 kehtestatakse

⁷³ EANS on asutatud Vabariigi Valitsuse 1. juuli 1997. a korraldusega nr 486 „Lennuliiklusteeninduse Aktsiaseltsi asutamine“. EANSi põhikirja kohaselt on EANSi põhitegevusalaks aeronavigatsiooniteenuse osutamine ning eesmärk aeronavigatsiooniteenuse osutamise kaudu ohutu lennuliikluse toimimise kindlustamine. Kuna 100% EANS on 100% riigi osalusega äriühing, kohalduvad riigivara seaduse sätted.

⁷⁴ Ingl Air Traffic Control Service, e k lennujuhtimisteenus.

⁷⁵ Ingl Communication, Navigation and Surveillance Service, e k sidepidamis-, navigatsiooni- ja seireteenused.

⁷⁶ Ingl Meteorological Service, e k meteoroloogiateenused.

⁷⁷ Ingl Aeronautical Information Service.

⁷⁸ Vt RiKS-i §-d 5, 46–51.

EANSile riigikaitse ülesanded – LennSi täiendatakse uue §-ga 58⁸, millega sätestatakse, et EANSi riigikaitse ülesanne on tagada lennujuhtimisteenuse osutamine ja aeronavigatsiooniteabe töötlemine kõrgendatud kaitsevalmiduse ja sõjaseisukorra ajal. Sellisteks ülesanneteks on lennujuhi ning aeronavigatsiooniteabe töötlemise ja avaldamise teenusega⁷⁹ (ATC, CNS ja MET) ning ITK valdkonna tehnilise toega seotud ülesanded (nt arvutivõrgu ja raadioside tagamisega seotud ülesanded).

RiKSi § 5 lõike 3 kohaselt juriidilise isiku riigikaitse ülesanded sätestatakse tema tegevusala, eesmärgi või ülesandeid reguleerivas seaduses.⁸⁰ EANSi puhul on selleks seaduseks LennS, millega on sätestatud ka tema muud ülesanded. Juriidilise isiku riigikaitse ülesanded peavad olema fikseeritud konkreetsemalt kui näiteks täidesaatva riigivõimu asutuse puhul. Riigikaitse ülesannete andmise ja seaduses sätestamise eeldus on, et need seonduvad ühel või teisel moel nende täitja hariliku tegevuse ning sellest tulenevalt tema pädevuse, kogemuse, vahendite ja võimetega. Sellest tulenevalt ongi LennSi lisatava §-s 58⁸ loetletud konkreetsed kolm teenust ülesandena, mis peavad toimima ka ohuolukorra (kriisi) ajal. EANS peab sealhulgas tagama riigikaitse ülesannete täitmiseks vajaliku varu ja vahendite olemasolu.⁸¹ Näiteks, kuna EANS peab tagama vähemalt raadioside toimimise, siis selleks peavad tal olema vajalikud vahendid juhuks, kui elektrit ei ole.

Riigikaitse töökoostusega töökohti ei või „igaks juhuks“ määrata, vaid see peab olema kaalutletud otsus ja lähtuma tegelikust vajadusest. Täpne lennujuhtide, aeronavigatsiooniteabe töötajate ja avaldajate ning nende IKT valdkonna tehnilise toega seotud töökohtade arv, mis on vaja nimetada riigikaitse töökoostusega töökohtaks, selgub õhuruumi kontrolli plaani koostamise käigus (selle kohta peab otsuse tegema veel ka Vabariigi Valitsus). Hiljem, kui plaan on valmis, on koostööd vaja ka õppustel harjutada vastavalt plaanis kirjeldatule.

Riigikaitse töökoostusega töökohtale kohaldatakse RiKSiis sätestatud nõudeid ja piiranguid. Riigikaitse töökoostusega töökohtale asumine või sellel töötamine tähendab, näiteks et:

- 1) riigikaitse töökoostusega töökohtal töötamisel ei ole isiku sugu ega vanus oluline;
- 2) tegemist ei ole olulise määratud tööülesannete muutusega, kuna riigikaitse töökoostuse eeldab olemasoleval töökohtal olevate ülesannete täitmist ka ohuolukorras ja relvakonflikti ajal;
- 3) riigikaitse töökoostusega töökohtal töötamine ei eelda riigisaladuse loa taotlemist; selle taotlemise vajaduse puhul jäävad nõuded samaks, nagu siis, kui isik ei töötaks riigikaitse töökoostusega töökohtal;
- 4) Vabariigi Valitsus võib kehtestada riigist lahkumise keelu;
- 5) töösuhte lõpetamise avalduse peab esitama tavapärase 30 päeva asemel kõrgendatud kaitsevalmiduses ja sõjaseisukorras 60 kalendripäeva ette;
- 6) riigikaitse töökoostusega töökohtal töötavat isikut ei kutsuta kaitseväeteenistusse (tehakse asjakohane märge töötamise registrisse), kui isik on kaitseväekohustuslane.

Riigikaitse töökohtaks määramisel tekib isikul ka riigikaitse töökoostus, samas selle töökoostusega ei piirata isiku õigust valida tegevusala, elukutset ega töökohta. Võib juhtuda, et kogu isiku sellel töökohtal töötamise aja vältel ei ole vaja rakendada riigikaitse

⁷⁹ St aeronavigatsiooniteabe kogumise, töötlemise, inglise keelde tõlkimise, auditeerimise, vormindamise, avaldamise ja levitamise seotud töökohtad (vt LennSi § 57² lõike 2 esimene lause).

⁸⁰ Märkus: Ette on valmistatud RiKSi muutmise seaduse eelnõu, mille kohaselt RiKSi § 5 tunnustatakse kehtetuks ja selles olev regulatsioon veidi muudetud kujul, kuid oluliselt põhimõtteid muutmata viiakse RiKSi 5. peatükki (§ 43²). Eelnõu on leitav: <https://eelvoud.valitsus.ee/main/mount/docList/eb03a744-207b-42f5-b5fa-c70d256c3ab4>.

⁸¹ Vt RiKSi § 5 lõige 4.

töökohustust. Töökoha riigikaitseülesannetega töökohaks määramine ei eelda isiku nõusolekut ning isikul ei teki seeläbi õigust nõuda töölepingu lõpetamist. Kuna riigikaitseline töökohustust ei ole seotud isiku, vaid töökohaga, siis teisele ameti- või töökohale asumisega ei jätku riigikaitseline töökohustust automaatselt.⁸²

Paragrahvi 1 punktiga 13 muudetakse LennSi § 7² lõikes 3 asuva volitusnormi sõnastust. Muutmise põhjuseid on mitu. Esiteks muudatusega laieneb nende isikute ring, kellele lennundusmäärustikku kohaldatakse (st kogu kaitse lennundusele), kehtiva volitusnormi järgi kohaldatakse määrustikku ainult Kaitseväele. Volitusnormi enda sisu ei muutu – lennundusmäärustik jääb endiselt reguleerima kaitse lennunduse õhusõidukitele kehtivaid nõudeid, nende käitamist ning sellega seotud rajatiste nõudeid, kaitse lennundusega tegelevate isikute kvalifikatsiooninõudeid ning sätestab kaitse lennunduse õhusõidukite osalusel toimunud lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimise korra. Teiseks viiakse volitusnorm kooskõlla hea õigusloome tava ja normitehnika reeglitega. Seadusega ei sätestata, kellega tuleb määruse eelnõu kooskõlastada. Hea õigusloome tava kohaselt esitatakse õigusakti eelnõu kooskõlastamiseks asjakohastele ministriumitele⁸³ ja kõikidele huvigruppidele, keda eelnõu puudutab.⁸⁴ Kuna Vabariigi Valitsus, MKM ja Transpordiamet korraldavad Eestis tsiviillennundust ning kaitse lennundust ei saa eksisteerida omaette (paralleelselt), vaid on osa kogu lennundusest, sest kasutab sama õhuruumi, on loomulik, et loetletud asutustega vähemalt kooskõlastatakse lennundusmäärustik või selles tehtavad muudatused, kui neid juba varem ei ole kaasatud eelnõu koostamise protsessi (viimane on hea õigusloome tava järgi soovitatav). Juhul, kui eelnõu kooskõlastamise käigus tekivad erimeelsused osapoolte ehk riigiasutuste vahel ja on näha, et kokkuleppele ei jõuta, lahendatakse erimeelsused Vabariigi Valitsuse seaduses sätestatud korras; eraõiguslikel isikutel on õigus pöörduda kohtu poole. Kolmandaks, Kaitseväge kasutab lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimisel peamiselt asjakohast NATO standardit⁸⁵, mis on paljuski sarnane LennSi 8. peatükis sätestatuga (st on samaväärne), sisaldades ka aspekte, mida tsiviillennunduses ei esine. Peale selle loob lennundusmäärustik seose, millal ja kuidas kaasatakse lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimisse Ohutusjuurdluse Keskus või millal on Ohutusjuurdluse Keskus juhtiv asutus uurimisel. Lõikesse lisatud teine lause on seetõttu tänaseks muutunud ülearuseks ja tuleb lõike sõnastuse muutmise korral seadusest välja jätta.

Eelnõu § 1 punktid 16–18 puudutavad MKMi juures tegutsevat õhuruumi kasutamise korraldamise komisjoni ja tsiviil-sõjalise õhuruumi korraldamise üksuse nimetamist.

LennSi § 7³ lõikega sätestatakse õhuruumi kasutamise korraldamise komisjoni (tuntud kui FUA⁸⁶ komisjon) põhiülesanne – jälgida õhuruumi (paindliku) kasutamise põhimõtete rakendamist Eestis ning tal on õigus teha asjaomastele asutustele ettepanekuid nende põhimõtete rakendamiseks. Paragrahv 7³ on lisatud LennSi 2004. aastal ning siis sätestati lõikes 3, et komisjoni ülesanne on jälgida õhuruumi paindliku kasutamise põhimõtete rakendamist ning tal on õigus teha ettepanekuid nende rakendamiseks. Seletuskirjas selgitati, et loodav komisjon on koordineeriva ja nõustava pädevusega, töötades välja põhimõtted ja

⁸² Täpsemalt võib lugeda selgitust RiKSi eelnõu seletuskirjast (leitav:

<https://www.riigikogu.ee/tegevus/eelnoud/eelnou/444b1af3-5b34-424d-bea0-2b211bb1a8b9/Riigikaitseadus>.

⁸³ Vastavalt ministriumide valitsemisala töökordlusele edastab ministrium eelnõu oma valitsemisala asutustele ja üldjuhul saadab eelnõu koostajale valitsemisala asutuste ühise arvamuse.

⁸⁴ Vt Vabariigi Valitsuse 22. detsembri 2011. a määruse nr 180 „Hea õigusloome ja normitehnika eeskiri“ § 50.

⁸⁵ „Ohutuse uurimine ja õnnetuste või juhtumite ettekandmine, mis on seotud Kaitseväge õhusõidukite, rakettide või mehitanud lennukitega – AFSP-1.3“ (STANAG 3531; ingl *Safety Investigation and Reporting of Accidents/Incidents Involving Military Aircraft, Missiles and/or UASs*).

⁸⁶ Ingl Flexible Use of Airspace, e k paindlik õhuruumi kasutamine.

vajadusel õigusaktide kavandid paindliku õhuruumi kontseptsiooni rakendamiseks, ning teeb pädevatele asutustele ettepanekud vajalike otsuste vastuvõtmiseks. Enamus kontseptsiooni rakendamisest tulenevaid nõudeid peab sätestama Vabariigi Valitsus Eesti õhuruumi kasutamise reguleerimisel.⁸⁷ 2008. aastal muudeti lõiget 3 nii, et sõnastusest jäeti välja „paindliku“. Seletuskirjas selgitati, et kuna õhuruumi kasutamisega seonduvate teemade hulk on tunduvalt laiem, ei ole otstarbekas kitsendada komisjoni nimetust sõnaga „paindlik“, kuna see kätkeb endas ennekõike lennunduse tsiviil- ja militaarpoole koostööd. Nimetades moodustatud komisjoni „õhuruumi kasutamise komisjoniks“, võimaldab see lisaks kogu õhuruumi kasutamisega seonduvale problemaatikale käsitleda ka õhuruumi paindliku kasutamise korraga seonduvaid küsimusi.⁸⁸

2004. aastal loodi komisjon Euroopa Komisjoni määruse nr 2150/2005, milles sätestatakse ühised eeskirjad õhuruumi paindlikuks kasutamiseks⁸⁹ (edaspidi *komisjoni määrus nr 2150/2005*), rakendamiseks. Komisjoni määruse nr 2150/2005 retsitaalis (põhjenduses) nr 1 on sätestatud, et õhuruumi paindlik kasutamine on ICAO kirjeldatud ja Euroopa Lennuliikluse Ohutuse Organisatsiooni (Eurocontrol) arendatud õhuruumi korraldamise kontseptsioon, mille kohaselt ei tohiks õhuruum olla määratud üksnes tsiviil- või sõjaliseks õhuruumiks, vaid seda peaks määratlema pigem ühe tervikuna, mis peaks rahuldama kasutajate nõudmisi võimalikult suures ulatuses. Sama määruse retsitaal (põhjendus) nr 3 selgitab, et komisjoni määrus ei hõlma sõjalisi operatsioone ega õppusi, mis on käsitletud ELi määruses nr 549/2004 (vt artikli 1 lõige 2, artikkel 13). Seega on jäetud teatud õhuruumi kasutamise teemad ELi õigusest välja, samuti ei pea neid käsitlema õhuruumi kasutamise korraldamise komisjon. Ent tsiviil- ja sõjaliste kontrolliüksuste õigeaegsel ja korrektsel teavitamisel õhuruumi olukorrast ja lennuliikluse eriolukordadest on otsene mõju lennutegevuse ohutusele ja tõhususele, mistõttu tuleb teha tihedat koostööd.

2019. aastal jõustus lennundusmäärustik ja 2020. aastal alustas tööd Kaitse lennunduse järelevalveüksus⁹⁰, kelle ülesanded sarnanevad paljuski tsiviillennunduse järelevalvet tegeva ja tsiviillennundustegevust korraldava Transpordiameti lennundusteenistuse (endise Lennuameti) ülesannetega. Kui varem oli kaitse lennundust väga vähe reguleeritud ja sisuliselt puudus kaitse lennunduse üle sarnane järelevalvemehhanism, nagu see oli Lennuameti näol olemas tsiviillennunduses, oli ka vajadus muude õhuruumi kasutamise teemadega rohkem tegeleda. Viimastel aastatel ei ole õhuruumi kasutamise korraldamise komisjon arutanud teemasid, mis ei oleks seotud komisjoni määruse nr 2150/2005 artiklites 4–7 kirjeldatud liikmesriikide kohustustega paindliku õhuruumi kasutamise tagamiseks. Osa loetletud liikmesriikidele pandud ülesannetest sisaldavad ka komponente, mis puudutavad muid teemasid kui ainult õhuruumi kasutamise korraldamine, see tähendab õhuruumi osade reserveerimist, määratletud õhuruumi aktiveerimist ja deaktiveerimist, samas jättes välja need teemad, mis ei ole määruse kohaldamisalas. EANS-i ja Kaitseväe vahel on sõlmitud koostöökokkulepe Eesti õhuruumi kasutamise korraldamiseks.⁹¹ Samuti on Kaitseväe ja Transpordiameti (endine Lennuamet)

⁸⁷ Vt Rahvusvahelise sõjalise koostöö seaduse ja teiste seaduste muutmise seadus 430 SE (leitav: <https://www.riigikogu.ee/tegevus/eelnoud/eelnou/53bf801e-db42-3997-8cc3-3ee17190dc50/Rahvusvahelise%20s%C3%B5jalise%20koost%C3%B6%C3%B6%20seaduse%20ja%20teiste%20seaduste%20muutmise%20seadus>).

⁸⁸ Vt Lennundusseaduse ja riigilõivuseaduse muutmise seadus 330 SE (leitav: <https://www.riigikogu.ee/tegevus/eelnoud/eelnou/647514bc-e9b5-ac27-c8c4-004d52fc7851/Lennundusseaduse%20ja%20riigil%C3%B5ivuseaduse%20muutmise%20seadus>).

⁸⁹ Euroopa Komisjoni määruse (EÜ) nr 2150/2005, milles sätestatakse ühised eeskirjad õhuruumi paindlikuks kasutamiseks (ELT L 342, 24.12.2005, lk 20–25).

⁹⁰ Ingl k Military Aviation Authority, MAA.

⁹¹ Leitav: https://mil.ee/en/air_force/#t-military-aviation-publications.

vahel õhuruumi kasutamise protseduurid.⁹² Sellest tulenevalt tehakse LennSi § 7³ lõikes 3 täiendus nii, et õhuruumi kasutamise korraldamise komisjoni ülesanne on jälgida õhuruumi paindliku kasutamise põhimõtete rakendamist Eestis (§ 1 punkt 16). Isegi juhul, kui kerkib mõni selline probleem, mida õhuruumi kasutamise korraldamise komisjon justkui arutada ei saa, saab seda teha asjassepuutuvate asutuste vahel tavapärase koostöö raames, sest kõikide probleemide lahendamisel, mis võivad ette tulla, ei ole vaja õhuruumi kasutamise korraldamise komisjoni heakskiitu (ka praegu arutatakse aeg-ajalt komisjonis teemasid, mis on tegelikult komisjoni jaoks infopunkt, kuid lennunduse aspektist lihtsalt kui kahe asutuse omavahelise koostöö korraldamine).

Paragrahvi 1 punktiga 17 sätestatakse, et õhuruumi kasutamise korraldamise komisjon ei täida ülesandeid kõrgendatud kaitsevalmiduse, erakorralise seisukorra ja sõjaseisukorra ajal. Nimetatud olukordade ajal on vaja tihti teha kiireid otsuseid õhuruumi kasutamise kohta ja enamasti tähendab see õhuruumi teatud osade tavapärasest suuremas ulatuses kaitselelenduse õhusõidukitele reserveerimist. Õhuruumi kasutamise korraldamise komisjoni töökorraldus aga ei võimalda selliste kiirete otsuste vastuvõtmist, pealegi dubleeriks see kas täielikult või osaliselt RiKSis sätestatud olukorra lahendamise juhi ülesandeid ja õigusi. Kuna enamasti on õhuruumi puutumatus tagamise ja kaitsmisega seotud otsused üks osa otsuste paketist, mida olukorda lahendav juht vastu võtab, siis puudub ka vajadus õhuruumi kasutamise korraldamise komisjonil kokku tulla, et teha ettepanekuid õhuruumi kasutamise kohta näiteks PPA-le või Kaitsevæle. Üldjuhul on sellised stsenaariumid mõnes riigikaitsmisega seotud plaanis kirjas ja on ka läbi harjutatud. Seda toetavad ka komisjoni määruse nr 2150/2005 põhimõtted, mille kohaselt paindliku õhuruumi kasutamise põhimõteteid ei kohaldata sõjalistele operatsioonidele, õppustele ega riigi julgeolekuga seotud küsimustes (tuleneb ELi määrusest 549/2004), kuigi samas määrukses puudub säte, et seda määrust ei kohaldata liikmesriikide sõjalise kaitsmise ajal, kehtib see määrus ka sõjaseisukorra väljakuulutamise korral, vaatamata sellele, et Euroopa Liidu toimimise lepingu kohaselt on riigi sõjaline kaitsmine ja selle korraldamine riigi ainupädevus.

Eelnõu § 1 punktiga 18 sätestatakse, et komisjoni määruse nr 2150/2005 artikli 5 lõike 1 teises taandes nimetatud ühendatud tsiviil-sõjalise õhuruumi korraldamise üksuse ülesandeid täitvad isikud nimetab valdkonna eest vastutav minister. Nendeks isikuteks on Kaitsevägi ja Lennuliiklusteeninduse AS. Valdkonna eest vastutav minister on majandus- ja taristuminister.

Kehtiv LennSi § 7³ lõige 4 sätestab, et komisjoni määruse nr 2150/2005 artiklis 5 nimetatud õhuruumi korraldamise üksuse ülesandeid täidab Tallinna lennuinfopiirkonnas lennujuhtimisteenust osutav sertifitseeritud aeronavigatsiooniteenuse osutaja. Tallinna lennuinfopiirkonnas osutab lennujuhtimisteenust peamiselt EANS.⁹³ Komisjoni määruse artikli 5 lõige 1 sätestab: „Õhuruumi eraldamiseks määrukses⁹⁴ määratletud tingimuste ja korra kohaselt määravad või moodustavad liikmesriigid õhuruumi korraldamise üksuse. /.../ Liikmesriikides, kus õhuruumi korraldamisega on seotud või selle eest on vastutavad nii tsiviil- kui ka sõjalised asutused, peab õhuruumi korraldama ühendatud tsiviil-sõjaline üksus“. Nagu eespool öeldud, LennSi § 7³ lõike 4 sõnastuse kohaselt täidab õhuruumi korraldamise üksuse ülesandeid Tallinna lennuinfopiirkonnas lennujuhtimisteenust osutav sertifitseeritud

⁹² Leitav samalt veebilehelt, kus EANSi ja Kaitsevæe vaheline koostöökokkulepe.

⁹³ Vt LennSi § 34 lõike 5 alusel kehtestatud majandus- ja taristuministri käskkirja nr 1.1-1/19-151, 22.08.2019. Märkus: Lennujuhtimisteenust osutab Ämari lähialas Kaitsevægi, kuid EANS osutab lennujuhtimisteenust Ämari lähialas Ämari CRT lennuliiklusteenindusüksuse kinnioleku aegadel. Seega on kandev roll kogu Tallinna lennuinfopiirkonnas EANSil.

⁹⁴ Sama määruse artikli 4 lõikes 1 loetletud ELi liikmesriikidele pandud ülesannete täitmiseks.

aeronavigatsiooniteenuse osutaja, kelleks on suuremalt jaolt EANS. Võttes arvesse komisjoni määruse nr 2150/2005 artikli 5 lõikes 1 sätestatud, et liikmesriikides, kus õhuruumi korraldamisega on seotud või selle eest on vastutavad nii tsiviil- kui ka sõjalised asutused, peab õhuruumi korraldama ühendatud tsiviil-sõjaline üksus, ei tulene üheselt LennS § 7³ lõike 4 sõnastusest, et Eesti õhuruumi paindlikku kasutamist korraldab ühendatud tsiviil-sõjaline üksus, selle saab kaudselt tuletada mitme eri viidete ja dokumentide koostoime kaudu. Eestis osutavad praegu lennujuhtimisteenust kaks sertifitseeritud aeronavigatsiooniteenuse osutajat, kelleks on EANS ja Kaitseväge, ning õhuruumi korraldamisega on seotud nii tsiviil- kui ka sõjaline asutus⁹⁵. Tulenevalt eeltoodust ei ole LennSi § 7³ lõike 4 sõnastus selge, sest sellest ei tulene, et õhuruumi korraldamisega on seotud nii tsiviil- kui ka sõjaline asutus. Kuna on võimalik, et tulevikus, kui jõustuvad praegu Euroopa Nõukogus ja parlamendis menetluses olevad eelnõud, mis käsitlevad aeronavigatsiooniteenuste muudatusi, antakse lennujuhtimine veel mõnele üksusele, näiteks Soome lennuliiklusteenust pakkuvale asutusele või ettevõtjale, siis on kehtiva sõnastuse järgi juba kolm isikut, kes moodustaks selle tsiviil-sõjalise üksuse. Riigi julgeoleku aspekte arvesse võttes ei ole aga mõistlik, kui riigi tsiviil-sõjalise üksuse moodustaks automaatselt ka väljaspool Eestit asuv ja Eesti jurisdiktsioonile mittealluv üksus. Seetõttu on oluline, et tsiviil-sõjalise üksuse moodustamisel kaalutaks ja hinnataks kõiki asjaolusid. Sellest tulenevalt on mõistlik sätestada lõike 4 sõnastus nii, et majandus- ja taristuminister saab nimetada konkreetseid isikud selleks tsiviil-sõjaliseks üksuseks.

Eelnõu § 1 punktiga 19 täiendatakse LennSi 1. peatükki uue §-ga 7⁷ eesmärgiga reguleerida lennundusohutusnõuete täitmise tagamist kaitselendunduses. Eesti on siiani olnud üks väheseid riike EL-is ja NATO-s, kus kaitselendunduse üle puudus tsiviilorganisatsiooniga⁹⁶ sarnane järelevalveüksus (ingl *military aviation authority*, MAA) kaitselendunduses osalevate isikute ja organisatsioonide ning kaitselendundusrajatiste nõuetele vastavuse kontrollimiseks kas nende pädevuste hindamise ja loastamismehhanismi või järelevalve tegemise abil.

MAA-del on olemas ka oma rahvusvaheline koostööformaat ning on sageli ka esindaja eel-taktikalise või taktikalise tasandi tsiviil-militaarkoostöö formaatides. Tsiviillennundust reguleeriva EL-i lennundusohutuse alusmääruse 2018/1139 artikli 2 lõigete 3 ja 5 kohaselt ei kohaldata EL-i määruseid avalikes huvides ning liikmesriigi kontrolli all ja vastutusel sõjaväeliste, tolli, politsei, otsingu- ja pääste-, tuletõrje, piiri- ja rannikuvalve või muude samalaadsete tegevuste või teenustega seotud ülesandeid täitvate õhusõidukite ega nende õhusõidukitega seotud tegevuste ja teenuste osutamisega tegelevatele töötajatele, organisatsioonidele ega rajatistele, kuid liikmesriigid peavad tagama, et on tagatud samaväärsed nõuded tsiviillennunduses kehtivate nõuetega. Kuna erinevalt tsiviillennundusest kasutatakse kaitselendunduses spetsiifiliste omadustega õhusõidukeid (nt hävitajad, mehitamata lahingõhusõidukid) ning oma ülesannete täitmiseks on vaja kasutada erandeid tavapäraest lennureeglitest, siis tsiviillennunduse järelevalveasutustel (Eestis Transpordiamet) puudub pädevus, vastav eelarveraha ja personal, et hinnata õhusõidukite lennukõlblikkust või kasutatavate (või kasutatud) operatiivse lennuliikluse lennureeglite vajadust. Kaitseministeeriumi valitsemisala asutuste mehitatud ja mehitamata õhusõidukite käitamine hoidmiseks tsiviillennundusega samaväärsel tasemel ja usaldusväarsuse suurendamiseks on vaja tagada kaitselendunduses ühtne korraldus ja kontroll. Kuna kaitselendunduses kasvab Eesti õhuruumis kasutatavate mehitatud ja mehitamata õhusõidukite arv järjepidevalt, on lennuohutuse parem tagamine seotud Kaitseministeeriumi valitsemisalas

⁹⁵ Märkus: EANS ja Kaitseväge vahel on sõlmitud koostöökokkulepe Eesti õhuruumi kasutamise korraldamiseks (leitav: https://mil.ee/en/air_force/#t-military-aviation-publications).

⁹⁶ Eestis 31. detsembrini 2020. a Lennuamet, alates 1. jaanuarist 2021. aastast Transpordiamet.

ja Kaitseväes järgmiste aastate üks prioriteet. MAA loomise eesmärk on järelevalve relvajõudude lennundustegevuse üle, et tagada parem lennuohutus. MAA teeb järelevalvet nii Eesti kui ka liitlaste õhusõidukite ja personali üle (liitlaste üle välislepingutega kokku lepitud ulatuses), sealhulgas eelnõukohase seaduse jõustumise järel ka Kaitseleidu ja Välisluureameti õhusõidukite ja personali üle.

Kaitseväes õhuväe koosseisus eraldiseisva allüksusena alustas 1. oktoobrist 2020. a tegevust kaitselendunduse järelevalveteenistus⁹⁷ (edaspidi *EMAA*), kelle põhiülesanded jagunevad nelja järgmisesse rühma:

- 1) isikute ja organisatsioonide pädevuste kontrollimine ning sertifitseerimine või teiste asutuste ja organisatsioonide välja antud sertifikaatide tunnustamine;
- 2) mehitatud ja mehitamata õhusõidukite esmase ja jätkuva lennukõlblikkuse kontroll;
- 3) kaitselendunduse rajatiste nõuetele vastavuse kontrollimine ning
- 4) kaitselendunduse õhusõidukite registri pidamine.

Need neli ülesannet jagunevad laias tähenduses tegevuseks kahes järgmises valdkonnas: lubade ja sertifikaatide andmine, sealhulgas teiste asutuste või organisatsioonide välja antud lubade või sertifikaatide tunnustamine, ja otsene järelevalve kaitselendundustegevuse üle.

Paragrahvi 7⁷ lõigete 1 ja 2 kohaselt pannakse EMAA-le need ülesanded, mis on seotud lubade ja sertifikaatide andmisega või teiste asutuste ja organisatsioonide välja antud lubade või sertifikaatide tunnustamisega. Võrreldes Transpordiameti pädevusega ei nähta EMAA-le lähiaastatel ette õigust kontrollida ega anda luba või sertifikaati lennundusmeditsiinikeskusele, aeronavigatsiooniteenuse osutajale, lennuliiklusvoogude juhtijale ega õhuruumi korraldajale. Nendes valdkondades jätkatakse senist praktikat – tuginetakse tsiviillennunduses kehtestatud nõuetele ja kasutatakse valdavalt nende taristut, muu hulgas annab Transpordiamet välja Kaitseväele (õhuväele) asjakohase sertifikaadi. EMAA jääb küll näiteks Kaitseväe (õhuväe) koosseisus olevate lennujuhtide, õhuruumi korraldajate ja teiste üle järelevalvet tegema, kuid ei sertifitseeri aeronavigatsiooniteenuse osutajat ega tee tema tegevuse üle järelevalvet. Erinevalt Transpordiametist ei hakka EMAA tunnustama kolmandaid isikuid, et laiendada ekspertide ringi, kellel oleks õigus nõuetele vastavust kontrollida EMAA nimel (vt nt LennS-i § 7¹). EMAA tunnustab üksnes kaitselendunduses osalevate isikute (nt lennundustehniline töötaja, piloot, kaugpilot, õhutulejuht, sihitaja)⁹⁸ väljastpoolt Kaitseväge saadud teadmisi ja oskusi, sealhulgas ka väljaspool Eestit saadud sõjalise hariduse või tsiviillennundust õpetavatest koolidest saadud hariduse vastavust tegevvalvelase või töölepinguga töötaja ametikohale seatud nõuetele. Veel võib EMAA tunnustada kas tsiviilorganisatsiooni välja antud sertifikaati või teise riigi EMAA välja antud sertifikaati hooldusorganisatsioonile, koolitusorganisatsioonile või muule sellisele, näiteks Ameerika Ühendriikide või Prantsusmaa MAA välja antud sertifikaati kaitselendunduse õhusõidukite tootjaorganisatsioonile või hooldusorganisatsioonile.

Lõike 3 kohaselt kehtestab Kaitseväe juhataja või tema volitatud isik (näiteks EMAA ülem) lubade ja sertifikaatide andmise ning teiste asutuste ja organisatsioonide välja antud lubade või sertifikaatide tunnustamise korra. Üldjuhul on haldusakt, millega selline kord kehtestatakse, käskkiri. Kehtestatav kord peab tagama lubade ja sertifikaatide andmise või teiste asutuste ja

⁹⁷ Kaitseväe põhimääruse 23. oktoobril 2020. a jõustunud redaktsiooni § 18 kohaselt on õhuväe koosseisus kaitselendunduse järelevalveteenistus ning selle ülesanne on kaitselendunduse järelevalve tegemine. Kaitselendunduse järelevalveteenistuse põhimäärus on kinnitatud Kaitseväe juhataja 4. novembri 2020. a käskkirjaga nr 239. https://mil.ee/wp-content/uploads/2020/11/kaitselendunduse_JT_PM.pdf (10.05.2021).

⁹⁸ Kaitselendunduses osalevate isikute täpse loetelu leiab lennundusmäärustiku 8. peatükist.

organisatsioonide välja antud lubade ja sertifikaatide tunnustamise ühetaolisuse ja läbipaistvuse.

Paragrahvi 1 punktidega 20–22 tehakse muudatused õhusõidukite registrit ja kaitseennunduse õhusõidukite registrit puudutavates sätetes. Muudatuste vajaduse tingis kaitseennunduse õhusõiduki mõiste lisamine LennSi. Eelnõu § 1 punktiga 20 muudetakse LennSi § 16 lõike 1 teist lauset, millega sätestatakse, et õhusõidukite registrisse ei kanta kaitseennunduse õhusõidukeid. LennSi § 16 lõikega 1 sätestatakse, mis on õhusõidukite register. Võrreldes kehtiva § 16 lõike 1 teise lauses sätestatuga, asendatakse selles sõnad „Kaitseväe ja Kaitseliidu ülesannete täitmiseks kasutatavaid õhusõidukeid“ sõnadega „kaitseennunduse õhusõidukeid“. Kuna kaitseennunduse õhusõidukiks on ka Välisluureameti õhusõidukid, siis ei ole korrektne ka teise lause sõnastus, sest selle mõte on olnud, et õhusõidukite registrisse ei kanta kõiki kaitseennunduse õhusõidukeid, mitte konkreetsete isikute omi.⁹⁹ Samal põhjusel muudetakse ka LennSi § 22¹ lõike 1 sõnastust (eelnõu § 1 punkt 21) – lõikes asendatakse sõnad „Kaitseväe ja Kaitseliidu ülesannete täitmiseks kasutatavate õhusõidukite“ sõnadega „kaitseennunduse õhusõidukite“. Peale selle lisatakse registri eesmärkide hulka õhusõidukite lennukõlblikkuse üle arvestuse pidamine. Juba praegu esitatakse registrile õhusõidukite lennukõlblikkuse sertifikaadid ja kuna registri oluline funktsioon ongi planeerimisprotsesside jaoks teada, kui palju ning mis liiki ja tüüpi õhusõidukeid on võimalik kasutada, on õhusõiduki lennukõlblikkuse kohta esitatav teave oluline.

Eelnõu § 1 punktiga 22 lisatakse LennSi § 22¹ uus lõige 1¹, millega sätestatakse, et registrisse ei tule kanda välisriigi relvajõududele kuuluvate õhusõidukite andmeid, sest need juba on kantud oma koduriigis asjakohasesse registrisse ning lennunduses kehtib põhimõte, et õhusõiduki andmed on ainult ühe riigi registris (vt ka LennSi § 18 lõiget 3). Peale selle ei kanta registrisse andmeid sellise mehitamata õhusõiduki kohta, mida kasutatakse sõjaväelisel väljaõppel ainult sihtmärgina. Need õhusõidukid võivad kuuluda mistahes kategooriasse, kuid oluline on, et need oleksid relvasüsteemide radaritele ja vaatlusseadmetega nähtavad. Kuna need soetatakse üksnes sellel ühel eesmärgil ja neid kasutatakse ainult üks kord, ei ole selliste mehitamata õhusõidukite andmete kaitseennunduse registrisse kandmine mõttekas.¹⁰⁰ See suurendaks ainult registri volitatud töötleja (õhuväe) töökoormust – esmalt on vaja andmed kanda registrisse ja seejärel üsna pea uuesti need andmed kustutada.

Märkida tasub veel, et registrisse ei kanta ka Kaitseliidu tegevliikme soetatud isiklikku mehitamata õhusõidukit, ka juhul, kui eraomandis olevat õhusõidukit võib tegevliige kasutada mõne lihtsama Kaitseliidu ülesande täitmiseks, sest selline õhusõiduk ei ole kaitseennunduse õhusõiduk ning selle andmed tuleb kanda asjakohasesse mehitamata tsiviilõhusõidukite registrisse. Kaitseliidu liikmele kuuluva mehitamata õhusõiduki kasutamisel lennupiirangutega alas, geograafilises alas või ajutises geograafilises alas kohaldatakse mehitamata tsiviilõhusõidukitele kehtestatud nõudeid, samuti ei saa sellise õhusõidukiga kasutada lennundusmäärustikuga kaitseennunduse õhusõidukitele kehtestatud operatiivse lennuliikluse lennuregleid. Näiteks, kui Kaitseliitu kaasatakse PPA või Päästeameti juhitava sündmuse lahendamisse näiteks inimese otsingutel, peab Kaitseliidu liige küsima luba, et otsingutel oma mehitamata õhusõidukit kasutada jne.

⁹⁹ Sätte kehtestamise ajal (2009. aastal) olidki õhusõidukid üksnes Kaitseväl ja Kaitseliidul.

¹⁰⁰ Sellised mehitamata õhusõidukid on Kaitseväes arvel muul viisil, eelkõige raamatupidamislikult.

Eelnõu § 1 punktidega 23–26 tehakse muudatused LennSi § 42⁶, mis käsitleb operatiiv-teenistuslikku lennutegevust. Paragrahvi 42⁶ lõige 3 loetleb, milliseid lende loetakse operatiiv-teenistusliku eristaatusega lennuks. Need on (kehitava LennSi sõnastuses):

- 1) meditsiiniline lend (kaasa arvatud lend abivajajani),
- 2) otsingu ja päästeoperatsiooniga seotud lend,
- 3) militaarlend, PPA ning KAPO ülesannete täitmisega seotud lend.

Lõike 3 punktis 3 on koos eritüübilised lennud: kaitselennunduse lennud ja muu riikliku lennunduse lennud. Viimased on laias laastus seotud inimeste abistamise või kuritegevuse ennetamise või uurimise või (sise)julgeolekuga. Nagu juba eespool mainitud, on riigiasutused viimastel aastatel soetanud omale eelkõige mehitamata õhusõidukeid, mistõttu on vaja ka selles lõikes sätestatu üle vaadata ja hinnata, kas on vaja lisada sellesse veel mõne asutuse tehtav lend, millele tuleks anda vajadusel eelisõigus teiste õhusõidukite (peamiselt tsiviilõhusõidukite) lendude suhtes. Hindamise tulemusena leiti, et tuleks eraldada militaarlennud muudest riiklikest lendudest, sest need on oma olemuselt teistsugused ja ei ole seotud politsei ülesannete või päästesündmuse lahendamisega, vaid peamiselt Eesti õhuruumi puutumatus tagamise ja kaitsmise eesmärgiga, millele teatud juhtudel tuleb anda eelisõigus. Sellel põhjusel muudetakse lõike 3 punkti sõnastust nii, et sellest jäetakse välja militaarlennud ja lisatakse Päästeameti ülesande täitmisega seotud lend (eelnõu § 1 punkt 23).

„Militaarlennud“ asendatakse uue terminiga „kaitselennunduse lennud“ ja lisatakse lõikesse 3 neljanda punktina (§ 1 punkt 24), sest need võivad vajada teatud juhtudel (nt kriisiolukorras) eelisõigust teiste lendude suhtes, sealhulgas teiste riiklike lendude suhtes. Termin muudatus tehakse terminite ühtlustamise eesmärgil, et LennSis oleks kasutusel samad terminid ühe ja sama mõtte edasiandmisel, mis on hea õigusloome tava ja normitehnika kohaselt nõutav.¹⁰¹

Paragrahvi 1 punktiga 25 täiendatakse LennSi § 42⁶ lõiget 4 uue punktiga 4, millega lisatakse MEDEVAC lennud ehk erakorralised meditsiinilised evakatsioonilennud nende lendude hulka, millele antakse vajadusel eelisõigus teiste lendude suhtes. MEDEVAC lendude ja HOSP lendude, mis mõlemad on meditsiinilised lennud, vahele ei saa tõmmata võrdusmärki. HOSP lennud on mõeldud pigem igapäevaselt patsientide või meditsiinilise varustuse (nt verepreparaadid) vedamiseks õhusõidukiga ühest haiglast teise või patsiendi kodust või sündmuskohalt (nt liiklusavarii) haiglasse, samas kui MEDEVAC lennud on mõeldud (suure) looduskatastroofi piirkonnast või lahinguväljalt kriitilises seisus vigastatute vedamiseks katastroofi- või lahingupiirkonnast eemalolevasse haiglasse, vajadusel ka kogu meditsiinilise varustuse, meditsiinitöötajate ja vigastatute evakueerimiseks piirkonnast, kui välihaigla või asulas olev haigla võib n-ö ette jääda loodusjõududele või lahingutandril.

Eelnõu § 1 punktiga 26 täiendatakse LennSi § 42⁶ uue lõikega 5, millega antakse Vabariigi Valitsusele õigus kehtestada määrusega operatiiv-teenistuslikus eristaatuses lendudele tsiviillendude ees eelisõiguse andmise kord ja kahe võrdse riikliku lennu prioriseerimise tingimused. Praegu sätestab sama paragrahvi lõige 2, et EANS (kui lennuliiklusteenindusüksus) võib anda operatiiv-teenistuslikus eristaatuses lennule eelisõiguse teiste lendude suhtes, kui see ei mõjuta lennuohutust. Kuid ei sätesta täpsemalt, kuidas see toimuma peaks, ainsa tingimusena peab EANS jälgima, et lennuohutus oleks tagatud. Lennuohutus on kogu lennundustegevuses kõige olulisem aspekt, mille saavutamise eesmärgil korraldatakse ja rakendatakse kõiki meetmeid. Võttes arvesse aga lähiaastatel toimunud mehitamata õhusõidukite hüppeliselt suurenenud kasutuselevõttu nii tsiviil- kui ka riigisektoris, on oluline juba ettevaatavalt mõelda, kuidas üha tiheneva lennuliikluse (eriti madalamatel kõrgustel, st lennukõrgused kuni

¹⁰¹ Vt nt HÕNTE § 15 lõige 2.

1000 jalga ehk u 305 m) korral on võimalik anda operatiiv-teenistusliku eristaatusega lennule (olgu see mehitatud või mehitamata õhusõiduki lend) eelisõigust teiste õhusõidukite suhtes, sealhulgas teise, võrdse staatusega lennu suhtes. Arvesse tuleb ka võtta, et mida jõukamaks muutub ühiskond, seda suuremaid mehitamata õhusõidukeid soetatakse ning lähiaastatel (tõenäoliselt aastaks 2024–2025) tulevad kasutusele uued teenused, mida tehakse mehitamata õhusõidukite abil¹⁰², kuid tõenäoliselt kasvab ka eraõiguslike isikute soetatavate väikelennukite ja kopterite arv. See nõuab muu hulgas mehitamata õhusõidukite jaoks õhuruumi kasutamise kontseptsiooni väljatöötamist, eelkõige linnaruumis käitamiseks, kuid tähendab ka operatiiv-teenistusliku eristaatusega lendude suuremat prioriseerimise vajadust, kui see on täna, sest nende arvukus samuti ajas kasvab. Seega on pigem (lähi)tulevikku suunatud sättega, et ennetada probleemide tekkimist, mis võib ohtu seada lennuohutuse, riigi julgeoleku või avaliku korra tagamise. Kord tuleb avaldada AIPis ja vajadusel enne vastu võtmist kooskõlastada võrgustiku haldajaga (ingl *Network Manager*).

Nagu eespool öeldud, ei ole täna kehtestatud eelisõigust omavatel lendudel omavahelist eelisõiguse järjestust, välja arvatud ohuolukorras olevad õhusõidukid, millel on teiste suhtes alati eelisõigus. Aegade jooksul on siiski välja kujunenud tava, et kahe võrdse prioriteediga õhusõiduki käitamisel lähtutakse üldjuhul „esimesena tuli, esimesena teenindati“ põhimõttest ning sellest, et oleks tagatud kõige kiirem ja optimaalsem lennuliiklus. Ka ICAO juhendis nr 4444 (*Air Traffic Management, Procedures For Air Navigation Services*) on kirjeldatud lähenemis- ja maandumisjärjekordade prioriteetide seadmist.¹⁰³ Lähenemis- ja maandumisjärjekorra määramisel on eelisõiguse andmise põhimõtted järgmised:

- 1) õhusõiduk, mis on sunnitud maanduma või on vaja sundida maanduma õhusõiduki ohutut käitamist mõjutavate tegurite tõttu (st sisuliselt õhusõiduk on mingil põhjusel ohuolukorras);
- 2) õhusõiduk¹⁰⁴, mis veab haiget või raskelt vigastatud isikut, kes vajab kiiret meditsiinilist sekkumist (st põhimõtteliselt HOSP või MEDEVAC lennud);
- 3) õhusõiduk, mis tegeleb otsingu- ja päästeoperatsiooniga (st SAR lennud) ning
- 4) pädeva asutuse poolt määratud muu õhusõiduk.

Loetelu viimase punkti järgi on igal riigil õigus määrata lisaks nendele kolmele loetelus olevale lennutüübile veel teisi lennutüüpe, kui ta peab seda oluliseks. Täna on LennSi järgi see pädev asutus Transpordiamet, kellel oleks justkui õigus seda määrata, ent kuna seadusandja on otsustanud ise reguleerida operatiiv-teenistuslike eristaatusega seonduvat ja seadusesse kirja panna need lennutüübid, millal on lennujuhil õigus otsustada eelisõiguse andmise üle, siis Transpordiamet seda teha ei saa, seaduses puudub ka asjakohane volitus.¹⁰⁵ Samuti „ATFCM Users Manual’i“¹⁰⁶ järgi ei kohaldata operatiiv-teenistuslikele lendudele ja eristaatusega lendudele lennuliiklusvoogude juhtimise meetmeid, see tähendab, et liikmesriigil on õigus teatud ulatuses ise reguleerida nende lendudega seonduvat, et tagada lennuohutus ning kõige kiirem ja optimaalsem lennuliiklus, eriti kui arvesse võtta, et paljud neist lendudest on seotud

¹⁰² Vt Mehitamata tsiviilõhusõidukite kaitse- ja kasutusstrateegia.

¹⁰³ Need põhimõtted on üle võetud Euroopa Komisjoni rakendusmäärusega (EL) nr 2017/373 (millega sätestatakse lennuliikluse korraldamise teenuste ja aeronavigatsiooniteenuste osutajate ning muude lennuliikluse korraldamise võrgustiku funktsioonide suhtes ja kõigi nende järelevalve suhtes kohaldatavad ühishõuded ning millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 482/2008, rakendusmäärused (EL) nr 1034/2011, (EL) nr 1035/2011 ja (EL) 2016/1377 ning muudetakse määrust (EL) nr 677/2011; ELT L 62, 08.03.2017, lk 1–126) ning neid kohaldatakse alates 27. jaanuarist 2022.

¹⁰⁴ Inglise keeles kasutatakse terminit „hospital aircraft“.

¹⁰⁵ Kuna LennSi §-des 4 ja 7 asuvad üldvolitused on võrreldes §-ga 42⁶ LennSis eespool, siis § 42⁶ on erinorm nende suhtes, mistõttu Transpordiametil puudubki õigus laiendada operatiiv-teenistusliku eristaatusega lendude loetelu ning samuti määrata tingimusi võrdse staatusega lendude prioriseerimiseks.

¹⁰⁶ Leitav: <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2021-03/eurocontrol-atfcm-user-manual-25-29032021.pdf>.

riigikaitsega (laias tähenduses, st kriiside lahendamise), mis on riikide enda pädevuses. Seega, eespool öeldut arvesse võttes on seadusandjal õigus määrata isik, kellel on õigus seada tingimusi lendude prioriseerimisele (eelnoõ kohaselt Vabariigi Valitsus).

Paragrahvi 1 punktiga 28 muudetakse LennSi § 59 lõike 8 punkti 5 sõnastust. Tegemist on pigem normitehnilise iseloomuga muudatusega, sest muudatava punkti sisu oma olemuselt ei muutu (kuigi lisatakse kaks asutust, kelle lendude eest ei küsita marsruudi navigatsioonitasu, terminali navigatsioonitasu ega tasu lennuvälja või kopteriväljaku teenuste kasutamise eest). Muudatust on vaja eelkõige selleks, et tagada parem õigusselgus. Nimelt sätestatakse lõikes 8, millised lennud või isikud on vabastatud marsruudi navigatsioonitasude, terminali navigatsioonitasude ning lennuvälja või kopteriväljaku teenuste kasutamise eest maksmisest. Kehtiva punkti 5 on vabastatud nimetatud tasude maksmisest kaitseväe-, tolli- ja politseitegevusega seotud lennud. Kuigi selles sättes on mõeldud Eesti valitsusasutusi Kaitseväge, PPA-d ja MTA-d, tõlgendavad seda eelkõige välisriikide relvajõud, et ka nemad on Eesti õhuruumis lendamise korral nimetatud tasude maksmisest vabastatud (sest kasutatud on „kaitsevägi“ kui üldterminit). Sellest tulenevalt, et vältida arusaamatuste tekkimist, sõnastataksegi õigusselguse tagamise eesmärgil punkt 5 uuesti nii, et nimetatakse need Eesti valitsusasutused, kelle suhtes seda punkti kohaldatakse. Need on Kaitsevägi, PPA ja MTA, kelle tegevusega seotud lennud on vabastatud nimetatud tasude maksmisest. Lisatakse veel ka Päästeamet ja KAPO, kelle lennud on sageli operatiiv-teenistuslikud lennud. Tänapäevani ei ole nad nimetatud tasusid tasunud, seega ei evi see muudatus mõju EANSi (ega Eurocontrol) eelarvele.

Eelnõu § 1 punktidega 29 ja 30 sätestatakse, kellel on õigus teha geograafilises alas riiklikku järelevalvet, ja punktiga 32 sätestatakse, kellel on kohtuväline menetlusõigus mehitamata õhusõidukite lendamise piiramiseks moodustatud geograafilises alas lendamise või kui lendamine on lubatud, siis õhusõiduki käitamise tingimuste rikkumise korral (kui väärtegu). Need punktid on tihedalt seotud eelnõu § 1 punktidega 6 ja 31. LennSi täienduste eesmärk on, et riiklikku järelevalvet loa nõuete täitmise üle ei tee lennupiirangualas, geograafilises alas ega ajutises geograafilises alas täies ulatuses mitte Transpordiamet, kellele on antud see üldise õigusena LennSi § 60¹ lõike 1 ja lõike 2 punktiga 1, vaid üldiselt see isik, kes annab loa mehitamata õhusõidukile lennupiirangualas, geograafilises alas või ajutises geograafilises alas lendamiseks. See isik määratakse Vabariigi Valitsuse määrusega, kellele tuleb taotlus lendamise õiguse saamiseks esitada. Erandiks on riigipiiri läheduses kehtestatud lennupiirangualas lendamine, kus loa annab Transpordiamet, kuid järelevalvet teeb PPA.

Juhul, kui antakse luba, kooskõlastatakse see enne Transpordiametiga, kuid nagu eespool juba mainitud, ei kehtestata lennupiirangualasid, geograafilisi alasid ja ajutisi geograafilisi alasid mehitamata õhusõidukiga lendamise piiramiseks mitte niivõrd lennuohutuse tagamise eesmärgil, vaid avaliku korra ja riigi julgeoleku tagamise eesmärgil, mistõttu ei ole ka otstarbekas, kui Transpordiamet kontrolliks geograafilises alas loa andmisega seotud nõude või nõuete täitmist või viiks läbi väärtemenetlust loa nõude rikkumise korral. Mõistlik on anda see õigus sellele isikule, kes on märgitud Vabariigi Valitsuse määruuses lennupiirangualas, geograafilises alas või ajutises geograafilises alas loa andjaks, sest peale lennureeglite nõuete rikkumise rikub see isik ka enamikel juhtudel mõnes muus seaduses kehtestatud nõudeid (nt geograafilises alas, mille valdaja on Kaitsevägi, ka KKSiga sätestatud nõudeid) ja sellisel juhul on menetlusökonomiat arvesse võttes parem, kui järelevalve- ja väärtemenetlust viib läbi üks ja seesama asutus.

Eelnõukohane järelevalveõigus on neil asutustel piiratud, need asutused kontrollivad üksnes lennupiirangualas, geograafilises alas või ajutises geograafilises alas lendamist, see tähendab, et kas luba on olemas ja kui see on antud, kas täidetakse loas sätestatud tingimusi (nt kiiruse või kõrguse piirangut, pildistamise ja filmise keeldu vms). Muid nõudeid, mis on õhusõiduki käitamisega seotud (nt piloodi või kaugpiloodi pädevus, lennukõlblikkusega seonduv, õhusõiduki andmed registris), kontrollib endiselt Transpordiamet. Juhul, kui siiski märgatakse, et see või teine nõue on veel täitmata, teavitavad need asutused Transpordiametit.

Väärteokoosseisu (LennSi § 60¹⁴) sõnastust muuta vaja ei ole, ega ka kohaldatavat karistust (rahatrahv või arest). Paragrahv 60¹⁴ sätestab, et õhusõiduki juhi poolt lennureeglite rikkumise eest karistatakse rahatrahvi kuni 200 trahviühikut ja kui sellega on ettevaatamatusest tekitatud varaline kahju, siis karistatakse rahatrahvi kuni 300 trahviühikut või arestiga. Nagu eespool mainitud, on lennupiirangualas, geograafilises alas või ajutises geograafilises alas lendamine sisuliselt lennureegli rikkumine, sest lennatakse mehitamata õhusõidukite jaoks lennupiirangutega alas, milleks oli vähemalt luba vaja taotleda, kui tegemist ei olnud keelualana kehtestatud alaga.

Paragrahvi 1 punktiga 29 lisatakse LennSi § 60¹ lõikesse 3 uus punkt 3, millega antakse KAPO-le riikliku järelevalve tegemise õigus loa nõuete täitmise üle geograafilises alas, milles ta on loa andja. Sarnaselt punktiga 29, täiendatakse **§ 1 punktiga 30** LennSi § 60¹ uute lõigetega 7–12, millega antakse Kaitsevæle (lõige 7), PPA-le (lõige 8), Keskkonnaametile (lõige 9), vanglale (lõige 10), Välisluureametile (lõige 11) ja MTA-le (lõige 12) õigus teha riiklikku järelevalvet alalises või ajutises geograafilises alas, milles nad on määratud loa andjaks. Ka Transpordiametil kui tsiviillennundustegevuse üle üldist järelevalvet tegeval asutusel on õigus järelevalvet teha, see on sätestatud LennSi § 60¹ lõikes 1, mistõttu eelnõus eraldi ei käsitleta. **Paragrahvi 1 punktiga 32** täiendatakse LennSi § 60⁵² uute lõigetega 1¹–1⁶, millega antakse samadele punktides 29 ja 30 nimetatud valitsusasutustele õigus menetleda kohtuvälise menetlejana väärtegused: Kaitsevægi (§ 60⁵² lõige 1¹), PPA (§ 60⁵² lõige 1²), KAPO (§ 60⁵² lõige 1³), Keskkonnaamet (§ 60⁵² lõige 1⁴), vangla (§ 60⁵² lõige 1⁵), MTA (§ 60⁵² lõige 1⁶). Välisluureamet väärtegused ei menetle, seda teeb Kaitsevægi (st järelevalve käigus kogutud materjalid annab Välisluureamet edasiseks menetluseks Kaitsevæle üle).

Geograafilised alad, mille valdaja on KAPO, kehtestab Vabariigi Valitsus korraldusega uue § 4¹ lõike 1 alusel, samuti antakse KAPO-le uue § 4¹ lõikega 2 õigus kehtestada ajutist geograafilist ala mehitamata õhusõidukite lendamise piiramiseks avaliku korra tagamiseks riikliku järelevalve käigus või riigi julgeoleku tagamise eesmärgil. Vabariigi Valitsuse määrusega (uue § 4¹ lõige 7) antakse KAPO-le õigus anda luba mehitamata õhusõidukile lendamiseks geograafilises alas või ajutises geograafilises alas, mille valdaja ta ise on, milles lendamiseks ta on määratud Vabariigi Valitsuse korralduse või määrusega loa andjaks või mille ta ise kehtestanud on. KAPO võib riikliku järelevalve teostamiseks kohaldada LennSi § 60² lõikes 1¹ loetletud KorSis sätestatud riikliku järelevalve erimeetmeid ning uutes lisatavates lõigetes 6–8 (eelnõu § 1 punkt 31) loetletud erivahendeid KorSis sätestatud alusel ja korras, samuti võib ta kohaldada julgeolekuasutuste seaduses isikuandmete töötlemise kohta sätestatud.

Geograafilised alad, mille valdaja on Kaitsevægi, kehtestab Vabariigi Valitsus korraldusega uue § 4¹ lõike 1 alusel, samuti antakse Kaitsevæle uue § 4¹ lõikega 2 õigus kehtestada ajutist geograafilist ala mehitamata õhusõidukite lendamise piiramiseks avaliku korra tagamiseks riikliku järelevalve käigus või riigi julgeoleku tagamise eesmärgil. Kaitsevægi on Kaitsevæe otseses valduses olevate, Kaitseliidule kuuluvate või Kaitseliidu alaliselt valvatavate

objektide¹⁰⁷ valdaja (kehtestatava Vabariigi Valitsuse korralduse tähenduses). Vabariigi Valitsuse määrusega (uue § 4¹ lõige 7) antakse Kaitsevæele õigus anda luba mehitamata õhusõidukile lendamiseks geograafilises alas või ajutises geograafilises alas, mille valdaja ta ise on, milles lendamiseks ta on määratud Vabariigi Valitsuse korralduse või määrusega loa andjaks või mille ta ise kehtestanud on. Kaitsevægi¹⁰⁸ võib riikliku järelevalve tegemiseks kohaldada LennSi § 60² lõikes 1 loetletud KorSis sätestatud riikliku järelevalve erimeetmeid ning uutes lisatavates lõigetes 6–8 (eelnoõ § 1 punkt 31) loetletud erivahendeid KorSis sätestatud alusel ja korras. Märkida tuleb, et juhul, kui KKSis on sätestatud rohkem õigusi, võib Kaitsevægi kohaldada ka neid, sest nagu juba eespool mainitud, on tegemist geograafilises alas või ajutises geograafilises alas loata lendamisel veel tegemist KKSis nõuete rikkumisega. Kaitseliidu seadusega on Kaitseliidu valvurile antud Kaitseliidu valvatavatel objektidel õigus kohaldada teatud KorSis sätestatud riikliku järelevalve meetmeid, mida võidakse samuti objekti valvamise ja kaitsmise eesmärgil kohaldada.

Lennupiirangualad ja geograafilised alad, mille valdaja on PPA, kehtestab Vabariigi Valitsus korraldusega uue § 4¹ lõike 1 alusel. Samuti antakse PPA-le uue § 4¹ lõikega 2 õigus kehtestada ajutist geograafilist ala mehitamata õhusõidukite lendamise piiramiseks avaliku korra tagamise eesmärgil riikliku järelevalve käigus, Päästeametile samal eesmärgil päästesündmuse lahendamiseks. PPA on PPA ja Päästeameti otseses valduses olevate ning politsei valvatavate objektide valdaja (kehtestatava Vabariigi Valitsuse korralduse tähenduses). Vabariigi Valitsuse määrusega (uue § 4¹ lõige 7) antakse PPA-le õigus anda luba mehitamata õhusõidukile lendamiseks geograafilises alas või ajutises geograafilises alas, mille valdaja ta ise on, milles lendamiseks ta on määratud Vabariigi Valitsuse korralduse või määrusega loa andjaks või mille ta ise kehtestanud on. Erandina lendamiseks riigipiiri läheduses annab loa Transpordiamet. PPA võib riikliku järelevalve tegemisel kohaldada LennSi § 60² lõikes 1 loetletud KorSis sätestatud riikliku järelevalve erimeetmeid ning uutes lisatavates lõigetes 6–8 (eelnoõ § 1 punkt 31) loetletud erivahendeid KorSis sätestatud alusel ja korras. Kuna PPA on üldkorrakaitseorgan, siis ta võib kohaldada ka muid KorSis sätestatud erimeetmeid KorSis sätestatud alusel ja korras.

Lennupiirangualad, mille valdaja on Keskkonnaamet, kehtestab Vabariigi Valitsus korraldusega uue § 4¹ lõike 1 alusel. Vabariigi Valitsuse määrusega (uue § 4¹ lõige 7) antakse Keskkonnaametile õigus anda luba (mehitatud ja mehitamata) õhusõidukile lendamiseks lennupiirangualas, mille valdaja ta ise on. Keskkonnaamet võib riikliku järelevalve tegemiseks kohaldada LennSi § 60² lõikes 1¹ loetletud KorSis sätestatud riikliku järelevalve erimeetmeid ning uutes lisatavates lõigetes 6–8 (eelnoõ § 1 punkt 31) loetletud erivahendeid KorSis sätestatud alusel ja korras. Märkida tuleb, et juhul, kui looduskaitseaduses, keskkonnajärelevalve seaduses või muus asjakohases seaduses on sätestatud rohkem õigusi järelevalve tegemiseks, võib Keskkonnaamet kohaldada ka neid, sest lennupiirangualas loata lendamise korral võib olla tegu ka mõne teise seaduse (praegusel juhul näiteks looduskaitseaduse või looduskaitseala eeskirja) nõuete rikkumisega.

Geograafilised alad, mille valdaja on vangla, kehtestab Vabariigi Valitsus korraldusega uue § 4¹ lõike 1 alusel. Vabariigi Valitsuse määrusega (uue § 4¹ lõige 7) antakse vanglale õigus anda luba mehitamata õhusõidukile lendamiseks geograafilises alas, mille valdaja ta ise on. Vangla võib riikliku järelevalve tegemiseks kohaldada LennSi § 60² lõikes 1¹ loetletud ja KorSis sätestatud riikliku järelevalve erimeetmeid ning uutes lisatavates lõigetes 6–8 (eelnoõ § 1

107 Vt kaitseministri 15. mai 2013. a määrust nr 31 „Kaitseliidu alaliselt valvatavate objektide loetelu“, alus Kaitseliidu seaduse § 69 lõige 2.

108 Kaitsevæes hakkab tõenäoliselt geograafilises alas ja ajutises geograafilises alas lendamise õiguse saamiseks luba andma luurekeskus, kes ühtlasi teeb ka järelevalvet, kuid vääртеomenetlust teeb sõjavæepolitsei.

punkt 31) loetletud erivahendeid KorSis sätestatud alusel ja korras. Märkida tuleb, et juhul, kui vangistusseaduses või muus asjakohases seaduses on sätestatud rohkem õigusi järelevalve tegemiseks vanglas avaliku korra, turvalisuse ja julgeoleku tagamiseks, võib vangla kohaldada ka neid, sest geograafilises alas loata lendamise korral võib olla tegu ka mõne teise seaduse (praegusel juhul näiteks vangistusseaduse) nõuete rikkumisega.

MTA-le antakse uue § 4¹ lõikega 2 õigus kehtestada ajutist geograafilist ala mehitamata õhusõidukite lendamise piiramiseks avaliku korra tagamise eesmärgil. Vabariigi Valitsuse määrusega (uue § 4¹ lõige 7) antakse MTA-le õigus anda luba mehitamata õhusõidukile lendamiseks ajutises geograafilises alas, mille ta ise kehtestanud on. MTA võib riikliku järelevalve tegemiseks kohaldada LennSi § 60² lõikes 1¹ loetletud KorSis sätestatud riikliku järelevalve erimeetmeid ning uutes lisatavates lõigetes 6–8 (eelnõu § 1 punkt 31) loetletud erivahendeid KorSis sätestatud alusel ja korras. Märkida tuleb, et juhul, kui näiteks tolliseaduses on sätestatud rohkem õigusi järelevalve tegemiseks, võib MTA kohaldada ka neid, sest (ajutises) geograafilises alas loata lendamise korral võib olla tegu ka mõne teise seaduse nõuete rikkumisega.

Peale selle antakse LennSi lisatava uue § 60¹ lõikega 7 Kaitseväele haldusjärelevalve tegemise õigus kaitseennunduse nõuete täitmise üle, välja arvatud aeronavigatsiooniteenuse osutamise üle. Eesmärk on tagada kaitseennunduses lennuohutusnõuete täitmise üle piisava järelevalve olemasolu. Järelevalve eesmärk on tagada tõhusam lennundusohutus, kohaldades kaitseennunduses osalevate isikute kvalifikatsiooninõuete täitmise, lennukõlblikkuse kontrollimise, kaitseennunduse rajatiste, lennundusjulgestuse nõuete kontrollimise ning muude järelevalves seadusega lubatud meetmed. Muudatus on muu hulgas seotud LennS-is uue paragrahvi, § 7⁷ kehtestamisega.

Nii nagu Transpordiametil tsiviillennunduses on Kaitseväes kaitseennunduse järelevalveteenistusel EMAA-l peale kaitseennunduses tegelevate isikute (nt piloodid, kaugpiloodid, tehnikud, lennuprotseduuride väljatöötaja) teadmiste ja oskuste ning lennukõlblikkuse kontrollimise ja kaitseennunduse õhusõidukite registri pidamise muud järelevalvega seotud ülesanded, mis on seotud lennundusohutuse, lennundusjulgestuse ja lennundustegevusega. EMAA teeb haldusjärelevalvet kõigi Kaitseväe struktuuriüksuste ja nende riigiasutuste üle, mida loetakse kaitseennunduse osaks, samuti Kaitseliidu (avalik-õiguslik juriidiline isik) üle. Järelevalveasutuse tegevusega seonduvad täpsemad ülesanded on sätestatud Vabariigi Valitsuse 21. juuni 2018. a määruse nr 45 „Kaitseväe põhimäärus“ ja Kaitseväe juhataja 4. novembri 2020. a käskkirjaga nr 239 „Kaitseennunduse järelevalveteenistuse põhimäärus“. Haldusjärelevalve käigus on Kaitseväl õigus kohaldada Vabariigi Valitsuse seaduse (edaspidi VVS) §-is 75² loetletud meetmeid. Analüüsi ka lisameetmete kehtestamise vajadust, ent leiti, et VVS-is kehtestatud meetmed on esialgu piisavad selleks, et EMAA saaks teha tõhusat järelevalvet kaitseennunduse nõuete täitmise üle. Kaitseväl on muu hulgas õigus teha ettekirjutusi, mida ei loeta väärteo- ja kriminaalmenetluse osaks, vaid tegemist on haldussunniga. Haldusjärelevalves ei ole ettekirjutus haldusakt, mistõttu ei saa asendustäitmist ja sunniraha rakendada, vaid ettekirjutuse mittetäitmise korral lahendatakse vaidlus VVS-i kohaselt Kaitseministeeriumi sekkumisega.

Kaitseennunduse järelevalvest jääb välja aeronavigatsiooniteenuse osutamise järelevalve, kuna tsiviillennunduse ohutusnõuete täitmise tagamisel teeb järelevalvet ja annab tegevuse ohutust tõendava sertifikaadi välja Transpordiamet. Hea õigusloome tava kohaselt tuleb seadusega järelevalve tegemise õiguse andmisel seada pädevuse piirid võimalikult täpselt. Kuna aeronavigatsiooniteenuse osutamises ei plaanita lähiaastatel muudatusi ja nõudeid kontrollib

Transpordiamet, tuleb EMAA õiguste hulgast välja arvata järelevalve tegemine aeronavigatsiooniteenuste osutamise üle.

Eelnõu § 1 punktis 31 sätestatu käsitleb riikliku järelevalve käigus mehitamata tsiviilõhusõiduki suhtes kohaldada lubatud meetmeid ja erivahendeid.

LennSi § 52 käsitleb õhusõiduki sundmaandamist, mis baseerub omakorda Chicago konventsiooni artiklile 3 *bis* ja selle 2. lisale (*Rules of the Air*, punkt 3.8 ja lisaosa 2). Õhusõiduki lendu sekkumine on viimane abinõu, mida kasutada, ent kui õhusõiduk kujutab ohtu teistele õhusõidukitele, avalikule korrale või julgeolekule, lubab Chicago konventsioon sekkuda õhusõiduki lendu, kohustades osalisriike kehtestama see õigus seadusega. KKS-i §-s 47 on sätestatud teine meede, mida võib tsiviilõhusõiduki suhtes kohaldada, kui seda võidakse kasutada inimeste või vara kahjustamiseks. Teisisõnu KKS-i § 47 sätestab õiguslikud alused ohu reguleerimiseks ning õiguse kasutada Kaitseväge kaaperdatud tsiviilõhusõiduki tekitatava ohu (tuntud ka kui renegaadijuhtum) tõrjumiseks, mida võidakse kasutada inimeste või vara kahjustamiseks. Paragrahv võimaldab teate saamisel kaaperdatud õhusõidukist saata seda õhusõidukit eskortima kaitselendunduse õhusõidukid (nt hävitajad), kellel on õigus jõuga ähvardades sundida seda õhusõidukit maanduma mõnes kõrvalises kohas või lahkuma Eesti õhuruumist. Renegaadiohu puhul jõu kasutamise otsustab kaitseminister või teda asendav minister. Ühtlasi on antud Vabariigi Valitsusele volitusnorm kehtestada tsiviilõhusõiduki tekitatava ohu määratlemise ja sellele ohule reageerimise kord ning kaitseväge poolt relvastatud jõu kasutamise või sellega ähvardamise kord (salastatud dokumendina).¹⁰⁹ Seda meedet tohib kasutada üksnes siis, kui muud meetmed ei aita ning on alus arvata, et õhusõiduki lendu on sekkunud ebaseaduslikult (st õhusõiduk on kaaperdatud) või et seda õhusõidukit kavatsetakse kasutada inimeste või vara kahjustamiseks. Sellise juhtumi näiteks on 11. septembril 2001. a Ameerika Ühendriikides toimunud terrorirünnakud. Saab kasutada ka mehitamata õhusõidukite suhtes, kuid tõenäoliselt on tõhusam ja sageli odavam muude meetmete kohaldamine, mida kirjeldatakse järgnevalt.

Sarnast regulatsiooni on vaja ka mehitamata õhusõidukite suhtes. Kui suuri ehk sertifitseeritud kategooria¹¹⁰ mehitamata õhusõidukeid käsitletakse mehitatud õhusõidukitega sarnaselt, need on kallid ning neid kasutatakse vähe, siis avatud ja erikategooriasse¹¹¹ kuuluvaid õhusõidukeid kasutatakse juba praegu suhteliselt palju ning neid võidakse kasutada muu hulgas ka kuritegevuse ja terrorismi eesmärgil. Sellest tulenevalt on vaja avaliku korra ja riigi julgeoleku tagamise eesmärgil vahendeid ja seadusega loodud õigusi, et vajadusel tõrjuda ohtu, mida need endas kätkevad, kui kasutatakse valel eesmärgil.¹¹² Sellest tulenevalt luuaksegi eelnõuga õiguslik alus riikliku järelevalve käigus kohaldada lubatud meetmete ja kasutada lubatud erivahendite kohta.

Mehitamata õhusõiduki lendu sekkumiseks ja selle n-õ tõrjumiseks¹¹³ on mitmeid meetmeid, mida saab kasutada. Näiteks võib kasutada järgmisi meetmeid:

- 1) geograafiliste alade kehtestamine;
- 2) lendu sekkumine (st võetakse õhusõiduki juhtimine üle);

¹⁰⁹ Vt Vabariigi Valitsuse 11. detsembri 2008. a määrust nr 168 „Jõu kasutamine tsiviilõhusõiduki tekitatud ohu tõrjumiseks“.

¹¹⁰ Kaitselendunduses III kategooria.

¹¹¹ Kaitselendunduses vastavalt I ja II kategooria.

¹¹² Missioonipiirkondades on sellised mehitamata tsiviilõhusõidukid, mis sageli on ka ise valmistatud, suur oht üksustele ja õhusõidukitele.

¹¹³ Tuntud ka ingliskeelse lühendiga C-UAS (*counter unmanned aircraft system*).

- 3) raadiosageduste segamine (ingl *jamming*);
- 4) GNSS-i¹¹⁴ segamine (katkestatakse mehitama õhusõiduki navigeerimiseks kasutatav satelliidiühendus);
- 5) petmine (ingl *spoofing*; sisuliselt võetakse õhusõiduki juhtimine üle);
- 6) pimestamine (ingl *dazzling*; kõrge intensiivsusega valguskiir või laser suunatakse mehitamata õhusõiduki kaamerat „pimestama“);
- 7) laseri kasutamine (mehitamata õhusõidukile fokuseeritud energiaimpulss tekitab ülikõrge temperatuuri, mille tulemusena objekt süttib või plahvatab ja kukub alla);
- 8) tugevatoimeliste mikrolainete kasutamine (ingl *High Power Microwave*; mehitamata õhusõidukile fokuseeritud mikrolaine energia halvab objekti elektroonilised süsteemid),
- 9) võrgu kasutamine (mehitamata õhusõidukile visatakse võrk selle püüdmiseks),
- 10) laskemoona kasutamine (mehitamata õhusõiduki pihta lastakse, mille tulemusena õhusõiduk hävib),
- 11) kokkupõrkedrooni kasutamine (eesmärk kahe mehitamata õhusõiduki kokkupõrge, mille tulemusena mõlemad kukuvad alla ja hävivad);
- 12) kulliliste kasutamine mehitamata õhusõiduki püüdmiseks.¹¹⁵

Võidakse kasutada ka meetmete kombinatsioone, see tähendab kohaldada ainult ühte või mitut korraga. Mõned neist tegevustest on alles arendamisel, kuid senised tulemused on andnud häid tulemusi. Mehitamata õhusõidukite tõrjumise riskiks on kõrvalseisjate või nende vara ohtu sattumine, samuti objekti kahjustamine, kui mehitamata õhusõiduk kukub objektile, mida kaitsta soovitakse. Seetõttu on oluline hinnata riske iga kord eraldi ning lennupiirangualas, geograafilises alas või ajutises geograafilises alas lendamisse sekkumise puhul tuleb esmalt rakendada nii-öelda pehmeid meetmeid, nagu näiteks õhusõiduki kaugpiloodiga ühenduse võtmine, hoiatamine, õhusõiduki sundmaandamine. Kui need ei aita, siis alles kohaldada selliseid meetmeid, nagu näiteks raadioside segamine, õhusõiduki juhtimise ülevõtmine või selle allakukutamine või hävitamine. Selle põhimõtte järgi on ka üles ehitatud eelnõu § 1 punktiga 31 lisatavad lõiked – lõikega 6 antakse mehitamata õhusõiduki sundmaandamise õigus, lõikes 7 füüsilise jõu, tulirelva ja lendu sekkumise õigus ning lõikega 8 selliste erivahendite kasutamine tulirelva kõrval, kus tõenäoliselt õhusõiduk kukub alla või hävib.

Paragrahvi 60² lisatavate lõigetes 6–8 sätestatakse, et korrakaitseorgan (ehk eelnõu § 1 punktides 29 ja 30 nimetatud asutused ning Transpordiamet), kelle pädevuses on riiklik järelevalve lennupiirangualas, geograafilises alas ja ajutises geograafilises alas, võib vahetu ohu tõrjumiseks kohaldada järgmisi meetmeid nii kaua, kui seda on eesmärgi saavutamiseks vältimatult vaja:

- 1) sundida lennupiirangualas, geograafilises alas ja ajutises geograafilises alas lendavat mehitamata õhusõidukit maanduma (lõige 6);
- 2) kasutada füüsilist jõudu mehitamata õhusõiduki maanduma sundimiseks (lõige 7);
- 3) kasutada tulirelva (lõige 7);
- 4) võtta mehitamata õhusõiduki juhtimine arvutiseadmega üle (lõige 7).

Füüsilise jõu ja vahetu sunni kasutamise käigus võib kasutada järgmisi erivahendeid (lõiked 7 ja 8):

- 1) tulirelv;
- 2) raadioside segaja;
- 3) laserseade või muu seade, millega on võimalik tõkestada mehitamata õhusõiduki edasist lendamist;

¹¹⁴ GNSS – globaalne satelliitpositsioneerimise süsteem (ingl Global Navigation Satellite System).

¹¹⁵ Vt Mehitamata tsiviilõhusõidukite kaitse- ja kasutusstrateegia (lk 33–34) täpsemalt.

4) võrk;

5) mehitamata õhusõiduk, mis on valmistatud või mida kasutatakse mehitamata õhusõidukiga kokkupõrkamiseks, et tõkestada selle edasist lendamist.

Füüsilist jõudu (vahetut sundi), tulirelva ja erivahendeid võib kasutada või võtta mehitamata õhusõiduki juhtimine arvutiseadmega üle KorSis sätestatud alustel ja korras, arvestades LennSi erisusi, nii kaua, kui seda on eesmärgi saavutamiseks vältimatult vaja. Seega on oluline, et järelevalveasutus hindab ohuolukorda ja kohaldab üksnes sellist meetet, mis on proportsionaalne antud olukorraga. Selleks peab järelevalveasutus välja töötama protseduurid, hindamismatriksid ja muu sellise, et tagada ohu suurusega proportsionaalne tõrjemeetodi kohaldamine.

Muu seade laserseadme kõrval võib olla selline seade, mis kiirgab valgust, mikrolaineid, elektromagnetlaineid või muud sellist, millega on võimalik tõkestada mehitamata õhusõiduki edasist lendamist kas pimestades kaamerat, et kaugpiloot ei näe, kus ta lendab, või segatakse GPSi, et kaugpiloot ei teaks õhusõiduki asukohta, või segades raadiolaineid.

§ 2. Relvaseaduse muutmine

RelvSi täiendatakse kolme sättega, millest üks on kohustus uue, rajatava lahtise lasketiiru (st lasketiiru, mis ei asu hoones) projekt kooskõlastada Transpordiametiga, kui see jääb lennuvälja lähiümbrusesse (§ 2 punkt 1). Teiseks, kohustus lahtise lasketiiru ja laskepaiga eraõiguslikust isikust omanikul või valdajal esitada Transpordiametile lasketiiru või laskepaiga koordinaadid enne tiiru või laskepaiga kasutusele võtmist (§ 2 punkt 2). Kuna paljud sellised lasketiirud ja laskepaigad juba eksisteerivad ja tegutsevad, siis kolmandana määratakse neile rakendussätete osas tähtaeg, mis ajaks nad peavad esitama Transpordiametile lasketiiru koordinaadid ja muu asjakohase teabe (§ 2 punkt 3).

Sama kohustus tuleb ka riigiasutuse valduses olevale lahtisele lasketiirule või laskepaigale või ka lõhkamispaigale, kus peamiselt Päästeamet demineerib leitud laskemoona ja lahingumoona. Kuna tegu on riigiasutustega, siis sellelaadse kohustuse saavad riigiasutused omavahel kokku leppida ja puudub vajadus seda seadusega reguleerida. Näiteks on Kaitseväge harjutusväljade, kus asuvad ka lahtised lasketiirud, kohale kehtestatud ohualad (LennSi tähenduses), mis aktiveeritakse iga kord, kui Kaitseväge plaanib neis laskmisi korraldada. Üle tuleb vaadata Kaitseväe teenistusrelvi käitlevate asutuste lahtised lasketiirud ja laskepaigad ning Päästeameti lõhkamispaigad ja esitada sarnaselt eraõiguslike isikutega tiiru, laskepaiga või lõhkamispaiga koordinaadid.

Lasketiir on RelvSi tähenduses laskevõistlusteks või -harjutusteks alaliselt kasutatav ehitis, ruum või territoorium.¹¹⁶ *Laskepaik* on koht, mis sobib või on kohandatud laskevõistluste või -harjutuste ajutiseks korraldamiseks.¹¹⁷ Eraõiguslike isikute omandis ja valduses olevate lasketiirude ja -paikade ohutusnõuded on kehtestatud siseministri 26. veebruari 2021. a määrusega nr 12 „Lasketiiru ja laskepaiga ning laskevõistluse ja treeninglaskmise ohutusnõuded“.

¹¹⁶ RelvSi § 84 lõige 1.

¹¹⁷ RelvSi § 84 lõige 2.

Kohustuse sätestamise eesmärk on lennuohutuse tagamine. Viimase paari aasta jooksul on olnud mitu juhtumit¹¹⁸, kus madalalt lendav kopter (teadaolevate juhtumite puhul õhuväe, liitlaste või PPA kopter) on lennanud üle lahtise lasketiiru, teadmata, et marsruudile jääb lasketiir. Õnneks midagi ei ole juhtunud, sest lasketiirust ülelendamise ajal ei toimunud tiirus laskmisi. Piloot (õhusõiduki kapten) kavandab tavaliselt lendamise marsruuti lennunduskaartide põhjal, harva lennatakse marsruut läbi kõrgematel lennukõrgustel (viimast võidakse teha näiteks juhul, kui plaanitakse kopteriga maastikureljeefi järgivat madallendu). Kui aga lahtise lasketiiru või laskepaiga andmeid ei ole kaardile kantud, ei tea ka piloot sellega arvestada, et lasketiirus või laskepaigas laskmised võivad kujutada ohtu õhusõidukile, kõige halvema stsenaariumi korral isegi piloodile, meeskonnaliikmetele või reisijatele.

Lasketiir või laskepaik ei kujuta ohtu ainult madalalt (enamasti mõnest jalast kuni 1000 jalani)¹¹⁹ lendavale mehitatud õhusõidukile, vaid ka mehitamata õhusõidukitele. Avatud kategooria ja osa erikategooria mehitamata õhusõidukeid lendavad üldjuhul kuni 400–500 jala (120–150 m) kõrgusel.

Tsiviilkasutuses lubatud relvade vertikaalsed ohualad (RelvSi tähenduses) on järgmised:

Relv	Vintpüss optikaga			Püstol	Sileraudne	Sportpüss
Kaliiber	7,62	8,6	12,7	9	-	5,6
Ohuala (pehme pinnas)	229 m		610 m	153 m	-	153 m
Ohuala (kõva pinnas)	458 m		1220 m	305 m	153 m	305 m
Ohuala (laskenurk 01–50)	2683 m		4359 m	976 m	458 m	976 m

Seega juba ainuüksi selles tabelis toodud relvade puhul tuleb selgelt välja, et madalal lendavatele õhusõidukitele kujutavad lahtised lasketiirud ja -paigad võimalikku ohtu, kui neis parajasti toimuvad laskmised sellal, kui õhusõiduk sellest üle lendab.

Märkida tuleb, et poollahtiste lasketiirude puhul nii suurt ohtu õhusõidukitele ei esine, kui laskja just relvatoru tahtlikult otse üles ei suuna, sest enamasti on selles rajatised ehitatud nii, et relva laskenurka ei ole võimalik nii palju muuta (st suunata relvatoru kõrgele), et laskemoon lendaks nii kõrgele, et ohustaks õhusõidukeid. Nende puhul tuleb hinnata juhtum juhtumi haaval, kas on vaja edastada koordinaadid Transpordiametile või mitte. Seda saab teha hiljemalt rutiinse järelevalve käigus (PPA teeb järelevalvet lasketiirude ja -paikade üle).

Sätte sõnastuse koostamisel kaaluti ka võimalust panna kohustus esitada andmed PPA-le, kuid sellest mõttest loobuti, sest PPA oleks üksnes vahendaja, sest kõik lasketiirud ei esita PPA-le taotlust tegevusloa saamiseks, seda ei pea aga üldse tegema laskepaiga omanikud. Ainult lasketiiril, mida kasutatakse tasulise teenuse osutamiseks või kus laenutatakse relvi teenusena,

¹¹⁸ Kõigi juhtumite puhul oli tegu LennSi § 47 lõike 1 punkti 4 kohase juhtumiga ehk vahetu mõjuta ohutusjuhtumiga. Vahetu mõjuta ohutusjuhtum on iga juhtum, mis ei ole oma iseloomult lennuõnnetus, tõsine lennuintsident või lennuintsident, kuid mis võib teatud kokkulangevuste korral selleks muutuda (LennSi § 47 lõige 5). Kõikidest lennuohutust mõjutavatest juhtumitest tuleb teavitada asjakohast asutust.

¹¹⁹ St mõnest meetrist kuni umbes 305 meetrini.

peab olema tegevusluba (RelvSi tähenduses), mille annab PPA.¹²⁰ Ent kui lasketiirus tasulist teenust osutada ei plaanita, tegevusluba olema ei pea ja piisab selle KOV-i kirjalikust nõusolekust, kelle territooriumile see tahetakse rajada, ning PPA kirjalikust nõusolekust.¹²¹ PPA on RelvSis sätestatud nõuete üle järelevalve teostaja¹²² (kui ei ole sätestatud teisiti), kuid PPA-le kui tegevusloa andjale ja järelevalvajale ei ole lasketiiru või -paiga koordinaadid olulised, piisab asukoha aadressist. Sellest tulenevalt olekski PPA puhul tegu üksnes vahendajaga, mis tekitab PPA-le lisatöökoormust. Küll aga võib PPA jälgida tavapärase järelevalve menetlustoimingute käigus, kas koordinaadid Transpordiametile on esitatud või mitte.

Lasketiirude andmed on esitatud või peavad olema esitatud tsiviiltoetuse registrisse¹²³, kuid sellesse ei koguta andmeid, mida Transpordiametil on vaja otsustamiseks, kas on vaja ohuala kehtestada või mitte – registris ei ole lasketiiru koordinaate (on ainult aadress), ei ole ohuala maksimaalset kõrgust ega relvaliike, mida on lubatud kasutada, et ohuala arvutada saaks, ei selgu, millise lasketiiru tüübiga on tegu (kas kinnine, pool-lahtine või lahtine), samuti ei ole laskeala diagonaali pikkust (on laskeala pikkus), kuid ohuala jaoks on vaja teada pigem diagonaali pikkust, et vajadusel kehtestada ohuala (LennS tähenduses; D-ala¹²⁴). Seega ei ole Transpordiametil võimalik ka tsiviiltoetuse registrist vajalikke andmeid saada.

Võttes arvesse, et kõik lasketiirud ei pea tegevusluba taotlema, samuti mitte laskepaigad, lisataksegi RelvSi säte, et juhul, kui uus, rajatav või ümberehitatav lasketiir asub lennuvälja lähialas, tuleb selle projekt kooskõlastada peale KOV-i ja PPA ka Transpordiametiga. Lennuvälja lähialas lendavad õhusõidukid madalalt, sest õhusõidukid (nt lennukid, kopterid, sertifitseeritud mehitamata õhusõidukid) on lennuväljale kas laskumas või sellelt õhku tõusmas, mistõttu ka oht on suurem suuremale hulgal õhusõidukitele, kui muus piirkonnas asuva lahtise lasketiiru ja laskepaiga puhul.

Lahtise lasketiiru omanik või valdaja peab esitama lasketiiru laskeala keskpunkti koordinaadid WGS-84 süsteemis, ohuala maksimaalne kõrgus meetrites ning laskeala diagonaali pikkus meetrites Transpordiametile vähemalt 90 päeva enne tegevusega alustamist tiirus (st tiiru kasutamist esimest korda). See tähendab, et koordinaadid võib esitada ka varem, kuid 90 päeva on miinimumaeg, mille jooksul Transpordiamet jõuab teha otsuse, kas lasketiiru kohta piisab lennunduskaartidele märke tegemisest ehk punktkoordinaatidena selle asukoha märkimisest või tuleb koostöös EANSiga lasketiiru kohale kehtestada D-ala, sest lahtine lasketiir on püsiva iseloomuga lennuohutust mõjutav objekt.¹²⁵ Kui otsustatakse moodustada D-ala, siis seda aktiveeritakse hiljem vastavalt nendele kuupäevadele ja kellaaegadele, mis on kirjas esitatud NOTAM-teates.

Laskepaiga omanik või valdaja peab esitama laskepaiga laskeala keskpunkti koordinaadid WGS-84 süsteemis, ohuala maksimaalse kõrguse meetrites ning laskeala diagonaali pikkuse meetrites Transpordiametile vähemalt 30 päeva enne tegevusega alustamist laskepaigas (st enne laskepaiga kasutuselevõttu esimest korda). See tähendab, et koordinaadid võib esitada ka varem, 30 päeva on miinimumaeg, mille jooksul Transpordiamet jõuab veel koostöös EANSiga

¹²⁰ RelvSi § 66 lõike 1 punktid 3 ja 4, § 68 lõige 1.

¹²¹ RelvSi § 84 lõige 3.

¹²² RelvSi § 88 lõige 1.

¹²³ Vt Vabariigi Valitsuse 13. oktoobri 2016. a määruse nr 112 „Tsiiviiltoetuse registri põhimäärus“ § 27 lõiked 5 ja 6.

¹²⁴ Tuletatud ingliskeelsest terminist „dangerous area“.

¹²⁵ Ohuala (D-ala) kehtestatakse juhul, kui ohuala (RelvSi tähenduses) on kõrgem kui 150 m või kui lasketiir või laskepaik asub lennuvälja lähiümbruses (viimast tegurit hinnatakse veel eraldi).

laskepaiga koordinaadid märkida lennunduskaartidele koos märkega, millal laskepaika kasutatakse (st periood), sest laskepaik on ajutise iseloomuga lennuohutust mõjutav objekt.¹²⁶ Kuna laskepaik on ajutise iseloomuga, ei ole mõeldav, et laskepaiga omanik või valdaja esitavad andmed sama pikalt ette, kui tuleb teha lasketiiru puhul, seepärast on see aeg sama pikk, kui KOV-iga kooskõlastamiseks kuluv aeg (st kui seadusega ei ole ette nähtud lühemat aega, siis on see 30 päeva ehk tavapärase kirjadele vastamise tähtaeg, RelvSiga ei ole lühemat tähtaega ette nähtud).

NOTAM-teade tuleb esitada vähemalt seitse tööpäeva enne tiirus või laskepaigas laskmistega alustamist, juhul, kui Transpordiamet otsustab, et selle konkreetse lasketiiru kohale on parem kehtestada D-ala. Kui andmed kantakse süsteemi (st avaldatakse AIPis ja lennunduskaartidel punktkoordinaatidena, siis NOTAM-teadet esitada ei tule. Vajadusel tuleb NOTAM-teate esitajatele korraldada teabepäev, kuidas seda esitada tuleb.

Koordinaadid esitakse WGS-84 süsteemis ehk kujul kkmmsN kkmmsE, milles „kk“ tähendab kraadi, „mm“ minutit, „ss“ sekundit“ ning tähed N ja E vastavat ilmakaart – põhi ja ida (nt 591523N 024571E), see tähendab, et nii põhjalaius kui ka idapikkus kuuekohalise numbrina. Koordinaatidena tuleb esitada laskeala keskpunkti koordinaadid.

Kaaluti kahte varianti: Transpordiamet kehtestab kõikide lahtiste lasketiirude kohale D-ala või hindab laekunud andmeid ja teeb selle põhjal otsuse, kas on vaja D-ala kehtestada. Teiste riikide praktikat uurides selgus, et kõikide eraõiguslikele isikutele kuuluvate lasketiirude kohale ei ole kehtestatud D-ala või R-ala (ehk piiranguala), vaid need on paljudel juhtudel kantud punktina lennunduskaartidele. Eestis on mõistlik lähtuda teisest variandist, sest juhul, kui kehtestada lasketiiru kohale D-ala, on see otsusena nii Transpordiametile endale kui ka lasketiiru omanikule või valdajale töö- ja halduskoormust suurendav tegevus. Sellest tulenevalt tuleb hinnata ohtu, sealjuures kaasnevaid või kumuleeruvaid mõjusid, kas piisab lasketiiru andmete kandmisest lennunduskaartidele punktina või tuleb lennuohutuse paremaks tagamiseks siiski D-ala kehtestada. Kui ohuhinnang näitab, et punktina kaardile märkimisest ei piisa, tuleb ka D-ala kehtestada (st otsuse tegemist ei tohi vältida töö- või halduskoormuse kasvu hirmus, mis tuleks ühtlasi lennuohutuse arvelt).

Viimastel aastatel ei ole uusi lahtisi lasketiire ehitatud, lähitulevikus ei ole ka ette näha, et mõni eraõiguslik isik uue ehitamist kavandab, küll aga võidakse mõnda olemasolevat ümber ehitada. Laskepaik on ajutise iseloomuga, kuid ka neid ei rajata aastas palju – maksimaalselt paar tükki. Kuna enamik lahtisi lasketiire tegutsevad juba aastaid, siis eelkõige peavad nende omanikud või valdajad Transpordiametile eespool nimetatud andmed (laskepaiga laskeala keskpunkti koordinaadid WGS-84 süsteemis, ohuala maksimaalne kõrgus meetrites ning laskeala diagonaali pikkus meetrites) esitama hiljemalt kuue kuu jooksul alates eelnõukohase seaduse jõustumisest. Kuus kuud üleminekuajaga on piisav, et edastada Transpordiametile oma lasketiiru või laskepaiga laskeala keskpunkti koordinaadid. Oluline on märkida, et laskepaiga koordinaadid esitatakse üksnes nende laskepaikade kohta, mida kasutatakse. Kui eelnõukohase seaduse jõustumise ajaks laskepaika enam ei kasutata, siis koordinaate esitama ei pea.

¹²⁶ 42 päeva ja seitse päeva on sätestatud ka majandus- ja kommunikatsiooniministri 1. septembri 2009. a määruses nr 87 „Aeronavigatsiooniteabe edastamise ja avaldamise kord ning nõuded aeronavigatsioonimõõdistustele“ (vt § 5 lõike 1 punkt 4, § 6), mil need tuleb avaldada, mistõttu peabki esitama andmed varem.

IV Eelnõu terminoloogia

Eelnõus võetakse kasutusele võrreldes kehtiva õiguses kasutatavast terminist kirja pildilt erinev termin – geograafiline ala. Vt täpsemalt seletuskirja eelnõu § 1 punkti 6 selgitust.

Eelnõus defineeritakse ka mõisted „riiklik lennundus“, „kaitse lennundus“ ja „kaitse lennunduse õhusõiduk“. Need ei ole uued terminid, kuid kehtivas LennSis ei ole neid defineeritud. „Riiklik õhusõiduk“ defineeritakse uues sõnastuses. Vt täpsemalt seletuskirja eelnõu § 1 punktide 7, 8 ja 10 selgitust. Eelnõu § 1 punktis 9 olev säte ei ole definitsioon, vaid täpsustav selgitus.

V Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele

Eelnõu on seotud komisjoni rakendusmäärusega nr 2019/947, sest lisatakse rakendusmääruse viide seadusesse ja kehtestatakse volitusnorm, millega valdkonna eest vastutav minister (majandus- ja taristuminister) saab õiguse kehtestada riiklikele mehitamata õhusõidukitele riigisisesele mehitamata õhusõidukite käitamise nõuete erandid (sh operatiivse lennuliikluse lennureeglid).

VI Seaduse mõjud

1. Riikliku lennunduse nõuete korrastamine

Vaatamata sellele, et ELi õigus ei kehtesta nõudeid riikliku lennunduse (sealhulgas kaitse lennunduse) õhusõidukitele ega operatiivse lennuliikluse lennureegleid, peavad ka need riigisiselt kehtestatud olema selleks, et tagada riigis kõrgel tasemel üldine lennundusohutus. Peale kaitse lennunduse järgivad teised riikliku lennunduse moodustavad asutused üldiselt tsiviillennunduses kehtestatud nõudeid, seega vaja on üksnes operatiivse lennuliikluse lennureegleid. Muu riikliku lennunduse jaoks saab puuduolevad mehitatud õhusõidukite lennureeglite erandid (ehk operatiivse lennuliikluse lennureeglid) kehtestada majandus- ja taristuministri määrusega nr 24, kuid mehitamata õhusõidukite jaoks puudub volitusnorm, mis eelnõuga ka lisatakse.¹²⁷ Peale selle on eelnõuga täpsustatud ja laiendatud nende asutuste ringi, kelle õhusõidukid on riiklikud õhusõidukid (lisanduvad Päästeamet, Keskkonnaamet ja KAPO), ning on defineeritud mõisted „riiklik lennundus“, „kaitse lennundus“ ja „kaitse lennunduse õhusõiduk“. Mõistete lisamine LennSi tekitab tulevikus muu hulgas vähem segadusi rahvusvaheliste organisatsioonide (nt NATO) riiklike lendude lennubade väljastamisega (kes ja millal lubasid väljastab).¹²⁸ Kaitse liidu ja Välisluure ameti õhusõidukid arvatakse eelnõukohase seadusega kaitse lennunduse õhusõidukite hulka ja neile kohaldatakse kaitse lennunduse nõudeid.

Sihtrühm:

Sihtrühmad, keda eelnõukohane seadus mõjutab, võib jagada tinglikult kolmeks:

- 1) valitsusasutused, kes on täna LennSis loetletud kui riiklike õhusõidukite omavad ja valdavad asutused – PPA, Kaitsevägi, MTA;
- 2) muud valitsusasutused (järelevalve- ja julgeolekuasutused), kes kasutavad või plaanivad lähiajal hakata kasutama õhusõidukite oma tööülesannete täitmiseks (nt KAPO, Keskkonnaamet, Päästeamet), ning Kaitse liit, kelle jaoks sätestatakse samuti nõuded nende valduses olevatele õhusõidukitele ning vajadusel operatiivse lennuliikluse lennureeglid;

¹²⁷ Kaitse lennunduses on nõuded õhusõidukitele ja operatiivse lennuliikluse lennureeglid kehtestatud nii mehitatud kui mehitamata õhusõidukitele.

¹²⁸ Teiste riikide riiklikele lendudele, mis sisenevad Eesti õhuruumi või lendavad üle, väljastavad lube Välisministeerium (diplomaatilised lennud jms) ja Kaitseministeerium (militaarlennud).

- 3) valitsusasutused, kes annavad lennulube Eesti õhuruumi sisenemiseks ja sellest ülelendamiseks (Transpordiamet, Välisministeerium, Kaitseministeerium).

Eelnõukohane seadus omab suurt positiivset mõju kahele esimesele sihtrühma grupile, sest nemad saavad omale seadusega juurde õigusi, mida neil on vaja seoses eelkõige laialdase mehitamata õhusõidukite kasutuselevõtuga oma ülesannete täitmiseks. Mehitamata õhusõidukid on võetud või võetakse kasutusele ülesannete täitmise lihtsustamiseks ja efektiivsemaks muutmiseks. Nii näiteks saab PPA eriolukorra ajal paremini kontrollida, kuidas inimesed peavad kinni kogunemiskeelust, või Keskkonnaamet näeb mehitamata õhusõidukiga vette lastud ebaseaduslikke võrke paremini kui siis, kui inspektor paadiga veekogul on, või Päästeamet teeb kevadeti nn lõkkepatrulle, et kontrollida tuleohutusnõuete täitmist või koostöös PPAga otsitakse metsast või maastikult eksinud inimesi.

Kaitseliidu tegevusele on mõju positiivne, sest Kaitseliidul puuduvad LennSis praegu sarnased võimalused, nagu on Kaitseväel. Olles mehitamata õhusõidukite omanikud ja valdajad ei ole neil võimalik praegu täita Kaitseliidu seadusega neile pandud ülesandeid¹²⁹, kuid eelnõukohase seadusega nad selle võimaluse saavad. Kaitseliit kui avalik-õiguslik juriidiline isik saab tegutseda üksnes seadusega sätestatud piirides ning ei saa sarnaselt valitsusasutustega lihtsalt koostööd ja selle ulatust kokku leppida.

Lennulube väljastavate asutuste jaoks on oluline, millisel juhul ja mis asutus peab välisriigi õhusõidukile lennuluba väljastama, mistõttu on nende jaoks oluline, et seadusega on sätestatud, millised lennud moodustavad riikliku lennunduse, sealhulgas kui see lend on välisriigi või rahvusvahelise organisatsiooni oma või tellitud (viimase puhul on tavaliselt tsiviilõhusõiduk see, mis tellimust täidab). Mõju nendele asutustele on siiski väike, sest selliseid juhtumeid on aasta jooksul mõni üksik.

1.1. Mõju riigi julgeolekule ja välissuhetele

Mõju riigi julgeolekule on positiivne, sest valitsusasutustele, kelle ülesanne on tagada riigi julgeolek, avaliku korra tagamine ja riigi sõjaline kaitsmine, saavad õiguslikult selged nõuded nende valduses olevatele õhusõidukitele ning operatiivse lennuliikluse lennureeglid. Olulisimad ongi operatiivse lennuliikluse lennureeglid, mis praegu eelkõige mehitamata õhusõidukite jaoks puuduvad, sest ainult tsiviillennunduses lubatud nõuete järgimisega ei ole võimalik täita kõiki oma ülesandeid efektiivselt ja täies mahus¹³⁰. Mehitamata õhusõidukite üha hoogustuv kasutuselevõtt annab uued võimalused asutustele oma ülesannete täitmiseks, näiteks piiritsoonis järelevalve tegemiseks, eriolukorra ajal liikumispiirangute kehtestamise korral selle piirangu täitmise kontrollimiseks, veekogus ebaseaduslike võrkude olemasolu kontrollimiseks, ulukite loendusel, metsast või maastikult kaduma läinud isiku otsimiseks, metsatulekahju korral selle ulatuse nägemiseks ja päästeressursside juhtimiseks.

¹²⁹ Kaitseliidu seaduse § 4 lõike 1 punktide 2 ja 4 kohaselt valmistab Kaitseliit ette riigi sõjalise kaitse võimet ning annab ja korraldab tegevliikmetele sõjaväelist väljaõpet Kaitseväe juhataja kehtestatud korras. See tähendab, et Kaitseliit osaleb Kaitseväe korraldatud sõjaväelisel väljaõppel ja korraldab ise sõjaväelist väljaõpet. Sõjaväelise väljaõppe üks eesmärk on imiteerida tegelikku lahingolukorda, mille lahutamatu osa tänapäeval on ka mehitamata õhusõidukid.

¹³⁰ Nt järelevalve või pääste- või politseisündmuse lahendamise käigus on vaja lennata lennupiirangualas või inimrühma kohal, hoida üldiselt kaugpiloodile seatud ohutust kaugusest väiksemat vahemaad objekti (hoone, inimene) suhtes jms.

Mõju ulatus on keskmine, sest julgeolekuasutused ja korrakaitseorganid saavad oma ülesannete täitmiseks ka muid meetodeid kohaldada, õhusõidukite laialdasem kasutuselevõtt koos vajalike eranditega tsiviillennundusest aitab tõhusamalt ja lihtsamalt ülesannet täita.

Mõju sagedus on suur, sest see mõjutab valitsusasutuste tööd igapäevaselt, andes neile uusi võimalusi, kuidas oma ülesandeid tõhusamalt täita.

Mõju välissuhetele on positiivne, kuid väike. Eelnõus sätestatu aitab pigem Eesti-siseselt paremini asutustevahelised protseduurid ja koostöö paika panna (sh silmas pidades riigiüleselt kulutõhusust ja võimalikku õhusõidukite riskasutust) ning välisriigid seda eriti ei tunneta.

1.2. Mõju riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse korraldusele

Mõju kohaliku omavalitsuse korraldusele puudub, sest eelnõus sätestatu ei puuduta neile seadustega pandud ülesannete täitmist ega lisa uusi.

Mõju riigiasutuste korraldusele on positiivne, kuid väike, sest ükski neist ei pea pärast eelnõukohase seaduse jõustumist muutma oma tavapärast töökorraldust. Kui siiski, siis mitte olulisel määral. Eelnõus sätestatu aitab tõhustada nende ülesannete täitmist, andes juurde mõned võimalused, mida nad praegu kasutada ei saa, sest puudub regulatsioon, kuid mis aitaks neil tõhusamalt ja lihtsamalt (ning säästlikumalt) oma ülesandeid täita.

Mõju sagedus on suur, sest see mõjutab valitsusasutuste (ja Kaitseliidu) tööd igapäevaselt, andes neile uusi õiguseid ja selgema regulatsiooni, kuidas oma ülesandeid tõhusamalt täita, kui nad saavad ülesannete täitmisel kasutada erandeid tsiviillennundusest. Võrreldes üldise riigiasutuste arvuga, on mõjutatavate riigiasutuste arv suhteliselt väike, sest kõikidel riigiasutustel ei ole korrakaitseorgani või muid seadusega sätestatud õigusi ning eelnõuga neid ei lisandu. Õigusi saavad juurde üksnes need, kellel on täna järelevalveõigused või kellel on need õigused muude ülesannete täitmise vajadusest tingitud (nt Kaitsevägi, julgeolekuasutused).

1.3. Mõju elu- ja looduskeskkonnale

Mõju elu- ja looduskeskkonnale on väike ja positiivne, sest järelevalveasutus saab eelnõuga juurde parema võimaluse kasutada järelevalves mehitamata õhusõidukit, mida võimaldab operatiivse lennuliikluse lennureeglite kehtestamine, ning tal tekib õigus teha järelevalvet ka mehitamata tsiviilõhusõidukite üle, kes lendavad looduskaitsealadel, mille kohal on lennupiiranguala. Näiteks inspektoritel on lihtsam jahimeeste, kalameeste ja teiste isikute üle järelevalvet teha, sest nähakse rohkem kui siis, kui inspektor liigub maastikul jala või autoga või sõidab paadi või laevaga veekogul. Samuti saavad keskkonnaametnikud loendada ulukeid või jälgida metsloomade või -lindude tegevust (ilma neid segamata), mõõta jäätmekuhjade või karjäärides maavara mahtu jne. Mõju sagedus on suur, sest see mõjutab inspektorite ja ametnike tööd igapäevaselt, andes neile uusi võimalusi, kuidas oma ülesandeid tõhusamalt täita.

Kavandatavad muudatused ei evi **sotsiaalset**, sealhulgas demograafilist **mõju**, samuti mitte **mõju majandusele**, **regionaalarengule** ega ole tuvastatud muud otsest või kaudset mõju.

2. Lennupiirangud, geograafilised alad, loa taotlemine ja järelevalve

Eelnõukohase seadusega täpsustatakse, millise õigusaktiga Vabariigi Valitsus lennupiiranguid ja geograafilisi alasid kehtestab. Eelnõuga antakse PPA-le, KAPO-le, Päästeametile, MTA-le ja Kaitsevägele õigus avaliku korra ja riigi julgeoleku tagamise eesmärgil õigus kehtestada ajutine geograafilise ala, samuti Transpordiametile. Eelnõuga muudetakse põhimõtet, kes

annab loa lennupiirangualas, geograafilises alas või ajutises geograafilises alas lennata – senise Transpordiameti asemel isik, kes on määratud Vabariigi Valitsuse määrusega lennupiirangu-
alas, geograafilises alas või ajutises geograafilises alas loa andjaks, positiivse otsuse korral
kooskõlastatakse see Transpordiametiga. Üldjuhul sama asutus, kes annab loa, teeb ka riiklikku
järelevalvet lennupiirangualas, geograafilises alas või ajutises geograafilises alas lendamise üle,
seda aga üksnes loa olemasolu ja loas sätestatud tingimuste täitmise üle, muid nõudeid
kontrollib endiselt Transpordiamet. Säilib Transpordiameti õigus anda muudel juhtudel
mehitamata õhusõidukitele lennulube, kuid need ei kehti lennupiirangualas, geograafilises alas
ja ajutises geograafilises alas lendamiseks ilma alas lendamiseks loa andja loata, samuti säilib
nende õigus kehtestada piirangualasid (nt demonstratsioonlennu korraldamiseks või muul
juhul, mis võib mõjutada lennuohutust).

Sihtrühm:

Sihtrühmad, keda eelnõus sätestatu mõjutab, võib jagada tinglikult neljaks:

- 1) riigiasutused (nt PPA, Kaitsevägi, KAPO, Päästeamet, Välisluureamet, eri
ministeeriumid), kes soovivad oma territooriumi kohale (alalise) geograafilise ala
mehitamata õhusõidukite lendamise piiramiseks kehtestamist, ja seadusega kehtestatud
objektide valvet tagavad asutused (PPA, Kaitsevägi, Kaitseliit);
- 2) valitsusasutused (PPA, Päästeamet, Kaitsevägi, MTA, KAPO), kes saavad ajutise
geograafilise ala mehitamata õhusõidukite lendamise piiramiseks kehtestamise õiguse
avaliku korra tagamise eesmärgil riikliku järelevalve käigus või riigi julgeoleku tagamise
eesmärgil (olenedes asutuse põhiülesannetest);
- 3) aeronavigatsiooniteabe teenuse osutaja (EANS);
- 4) eraõiguslikud füüsilised ja juriidilised isikud, kes käitavad mehitamata õhusõidukeid.

Mõju nende asutuste tegevusele, kes soovivad oma territooriumi või objekti kohale alalise
geograafilise ala mehitamata õhusõidukite lendamise piiramiseks kehtestamist, on positiivne,
sest sellega on tagatud paremini nende asutuste julgeolek ja turvalisus õhust tuleva võimaliku
ohu suhtes. Geograafilise ala kehtestamine on üks meede, mida saab rakendada julgeoleku ja
turvalisuse tagamiseks (mis on avaliku korra või riigi julgeoleku tagamise üks osa), kuid mis
sisuliselt selle asutuse enda jaoks iga kord ei tähenda seda, et ta saab sellega ühe ülesande
juurde. Juurde saab järelevalveülesande see asutus, kes korraldab samal ajal selle asutuse (kui
riigikaitseobjekti, Kaitseliidu valvatava objekti või politsei valvatava objekti) valvamist,
peamiselt PPA, Kaitseliit ja Kaitsevägi, kuid ka vanglateenistus. Mõju suurus varieerub suurest
väikseni, olenedes sellest, kui palju muid meetmeid on võimalik kohaldada selle kaitstava
objekti või territooriumi kaitseks.

Politsei ülesannete või päästesündmuse tõhusama lahendamise jaoks on vaja meedet, mis
tagaks, et politsei ülesande täitmise või päästesündmuse juht saaks tagada lennuohutuse oma
mehitamata õhusõidukitele, turvalisuse oma ametnikele või töötajatele ning vajadusel isikute¹³¹
privaatsuse ja turvalisuse. Ajutise geograafilise ala kehtestamise õiguse andmine on üks selline
meede ning seetõttu on selle mõju asutustele positiivne. Sama kehtib ka MTA ja Kaitseväe
puhul, kes saavad samuti õiguse ajutise geograafilise ala kehtestamiseks. Mõju sagedus on
pigem keskmine, sest ei ole ette näha, et ajutise geograafilise ala kehtestamist on iga päev eri
sündmuste ja juhtumite lahendamiseks kehtestada vaja.

Kui muidu on Vabariigi Valitsuse korraldusega kehtestatavad lennupiirangualade ja
geograafiliste alade lennunduskaartidele kandmine ühekordne ülesanne, mida ei pea sageli

¹³¹ Näiteks õnnetuses kannatanute või kuriteo ohvrite, mitte iga isiku puhul.

tegema, sest uusi alasid ei kehtestata tihti, siis ajutiste geograafiliste alade kehtestamine mõjutab EANSi tööd, sest nende andmete töötlemisega on kiire. Seni, kuni ei tööta täiel määral U-Space (UTM) süsteem, millega ajutise geograafilise ala kehtestaja saab ajutiste geograafiliste alade kehtestamise andmed kanda otse süsteemi, mille tulemusena ala ilmub UTM-is asuvale (lennundus)kaardile mõne minuti jooksul ilma aeronavigatsiooniteabe teenuse osutaja sekkumiseta, siis seni peab aeronavigatsiooniteabe teenuse osutaja selle teabe asjakohasesse veebi ja lennunduskaartidele ise kandma. Kuna teada ei ole, kui sageli on vaja ajutisi geograafilisi alasid kehtestada, on keeruline ka hinnata mõju EANSi tegevusele. Kuid eeldada võib, et seda ei tehta algul sageli, kuid sagedus kasvab aja jooksul. Kui rakendub U-Space (UTM), siis see mõju EANSi tegevusele väheneb märgatavalt ja jääb marginaalseks. Võib ka olla, et seni paneb teavet ajutiste geograafiliste alade kohta veebi (nt mehitamata õhusõidukite käitajatele teavet andvale veebilehele) või mujale Transpordiameti lennundusteenistus.

Igasuguste lennupiirangute (lennupiirangualad või geograafilised alad) kehtestamine avaldab kergelt negatiivset mõju eraõiguslikele isikutele, kes lennutavad mehitamata õhusõidukeid või lendavad väikeste lennukite või kopteritega, sest pärast eelnõukohase seaduse jõustumist võib geograafiliste alade hulk kasvada ning asutustel tekib ka õigus teatud juhtudel ajutisi geograafilisi alasid kehtestada. Samas ei ole lendamise õigus põhiõigus, vaid seondub teiste põhiõigustega, ega ole ka absoluutne, mistõttu riive on väike. Lisaks LennSile on ka muu regulatsioon, mis seab piirangud sellele, et mehitamata õhusõiduki valdaja ei saa igal pool lennata, näiteks KKS, julgeolekuasutuste seadus, riigipiiri seadus, isikuandmete kaitse üldmäärus¹³² ja nii edasi. LennS annab põhimõtteliselt võimaluse kohaldada ühte meetet, et teistest seadustest tulenevaid nõudeid täita ja kontrollida. Seda mõju leevendab eelnõuga sätestatav võimalus lennupiirangualas või geograafilises alas lendamiseks luba taotleda, kui ei ole kehtestatud lennukeelualana see lennupiiranguala või geograafiline ala. Loa taotlemise võimalus ei tähenda loomulikult, et isik iga kord selle õiguse saab, sõltudes sellest, mis eesmärgil ala kehtestatud on ja mis hüve on vaja kaitsta.

Mõjutatavate eraõiguslike isikute ring kasvab päev päevalt, kuid ei ole võrreldes Eesti elanikkonnaga siiski suur.¹³³ Mõju sagedus on pidev (suur), sest alalised geograafilised alad mehitamata õhusõidukite lendamise piiramiseks on aastaringi, ajutiste alade puhul väike, sest aasta jooksul ei juhtu iga päev selliseid õnnetusi või muid sündmusi, mille puhul oleks vaja kehtestada ajutine geograafiline ala ühte kindlasse kohta. Peamiselt kipuvad selliste politsei- ja päästesündmuste kohale, mis vajaks ajutise geograafilise ala kehtestamist, ajakirjanikud ja vahetus läheduses viibivad muud eraõiguslikud isikud uudishimust.

Mõju eraõiguslike isikute halduskoormusele on väike, sest ka täna tuleb mehitamata õhusõidukite lennutamiseks paljudes piirkondades taotleda lennuluuba ning samuti puudub enamjaolt eraõiguslikul isikul põhjus, miks tal on vaja lennupiirangualas või geograafilises alas lennata, eriti geograafilises alas, mis enamikel juhtudel on riigikaitseobjekt ja kuulub ka riigile või valdab seda riigiasutus. Kuigi eelnõuga muudetakse loa taotlemise menetlust, ei suurene sellega loa taotleja halduskoormus, sest kui seni esitas ta loa taotluse Transpordiametile, siis tulevikus esitab ta selle asutusele, kes on märgitud Vabariigi Valitsuse korralduses lennupiirangualas, geograafilises alas või ajutises geograafilises alas loa andjaks. Kui

¹³² Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2016/679, 27. aprill 2016, füüsiliste isikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise ning direktiivi 95/46/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (isikuandmete kaitse üldmäärus) (ELT L 119, 04.05.2016, lk 1–88).

¹³³ Eraõiguslike isikute (nii füüsilised kui ka juriidilised) arv, kes omavad ja võivad tulevikus omada mehitamata õhusõidukeid, ei kasva tõenäoliselt lähima kümne aasta jooksul veel sama suureks, kui on Eestis näiteks mobiiltelefoni kasutajate arv.

lähitulevikus käivitub U-Space süsteem, siis taotluse esitamisega seotud halduskoormus otseselt ei vähene, kuid lihtsustub, sest süsteemis saab taotluse esitada õigele asutusele ilma, et peaks kuskilt eelnevalt uurima, kes on loa andja (st ei pea esitama igale asutusele eri kanaleid pidi eraldi nagu täna).

2.1. Mõju riigi julgeolekule ja välissuhetele

Mõju välissuhetele puudub.

Mõju riigi julgeolekule on positiivne, sest annab võimaluse nendele riigiasutustele, kelle territoorium või hoone on RiKSi või muu seaduse alusel riigikaitseobjekt või kes korraldavad nende või muude seadusega kehtestatud objektide valvamist (PPA, Kaitseliit), korraldada ja teha riiklikku järelevalvet nende objektide kohal kehtestatud geograafilise ala üle, muu hulgas anda luba geograafilises alas lendamiseks. See küll suurendab vähesel määral nende asutuste, kes on Vabariigi Valitsuse määrusega määratud lennupiirangualas või geograafilises alas loa andjaks, töökoormust, kuid ka praegu oleks neil siiski kohustus läbi vaadata ja öelda oma arvamuse (kas lubada või mitte) taotluse kohta, mille Transpordiamet neile kooskõlastamiseks edastab. Eelnõukohase seadusega aga vahetatakse Transpordiameti ja lennupiirangualade või geograafiliste alade valdajate ülesanded, kus loa andjaks on valdaja ja kooskõlastaja (arvamuse andja) rollis Transpordiamet. Ajutise geograafilise ala puhul kooskõlastusi ei võeta, vajadusel üksnes teavitatakse asjakohaseid asutusi. Esmajoonel riikliku järelevalve õiguse andmine on see, mis aitab kaasa riigi julgeoleku ja avaliku korra tõhusamale tagamisele. Mõju suurus varieerub suurest väikeseni, olenedes sellest, kui palju muid meetmeid on võimalik kohaldada selle kaitstava objekti või territooriumi kaitseks.

2.2. Mõju riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse asutuste korraldusele

Mõju kohaliku omavalitsuse korraldusele puudub, sest eelnõus sätestatu ei puuduta neile seadustega pandud ülesannete täitmist ega lisa uusi.

Mõju riigiasutuste korraldusele on positiivne. Eelnõuga kehtestatav regulatsioon aitab tõhustada nende ülesannete täitmist, andes juurde mõned õigused, mis neil täna seaduses puuduvad, kuid mis aitaks neil tõhusamalt ja lihtsamalt oma ülesandeid täita (nt riikliku järelevalve õigus alalises või ajutises geograafilises alas). Riigiasutuste ülesanded jäävad üldjoontes samaks, kuid mõni ülesanne, mille täitmiseks on juba võetud või plaanitakse kasutusse võtta mehitamata õhusõiduk, võib seeläbi teiseneda, töökoormus väheneda või natuke suureneda (olenedes ülesandest), kuid selle mõju jääb üldjuhul pigem väikseks. Riikliku järelevalve õigus geograafilises alas loa olemasolu ja loa tingimuste täitmise üle ei ole otsesõnu uus ülesanne, sest geograafilise ala valdaja peab seda objekti niikuinii valvama ja tagama selle turvalisuse, geograafilise ala kehtestamine kui üks nn droonitõrje meetmetest tagab objektile parema kaitse, mis on selle objekti valvamise peamine eesmärk. Kui aset leiab loa nõuete rikkumine, siis on samadel asutustel, kellel on järelevalveõigus, võimalik menetleda seda väärtegu kohtuvälise menetlejana (v.a Välisluureamet, kes annab kogutud tõendid Kaitseväele üle menetlemiseks, Päästeamet aga PPA-le ajutises geograafilises alas loa nõuete rikkumise korral).

Mõju sagedus on väike, kuigi eelnõu annab riigiasutustele uusi õigusi, mis tagab oma ülesannete tõhusama täitmise, ei ole suure tõenäosusega vaja iga päev kehtestada ajutisi geograafilisi alasid või kontrollida lennupiirangualas või geograafilises alas seal mehitamata õhusõidukite lennutajaid (järelevalvet tehakse samadel alustel, nagu see toimub ka muude järelevalveülesannete täitmise puhul). Mõju ulatus on väike, sest võrreldes riigiasutuste arvuga, on neid riigiasutusi suhteliselt vähe, keda see eelnõukohane regulatsioon mõjutab.

Mõju ulatus on suurem osas, mis puudutab lennupiirangualas või geograafilises alas lendamiseks loa andmist. Kui seni olid PPA, Kaitseväge, KAPO, vangla loa taotluse kohta arvamuse andjad ja ei pidanud ise haldusmenetlust otsast lõpuni läbi viima, siis nüüd tuleb seda teha. Sellevõrra, mis suureneb töökoormus nimetatud asutustel, väheneb see Transpordiametil, sest n-ö rollid vahetuvad. Samas ei ole ette näha, et taotlusi hakkaks laekuma palju, sest üldiselt puudub enamikel õhusõidukitel põhjus ja vajadus lennupiirangualas või geograafilises alas (eriti viimati nimetatud) lennata, seega on mõju pigem väiksemast kuni keskmiseni. Kuna selliste taotluste arv ei ole tõenäoliselt aastas väga suur, on mõju sagedus väiksest keskmiseni.

Peale selle on vaja EANSil ja Transpordiametil välja töötada juhend ajutise geograafilise ala kehtestamisest neile teatamise kohta – mis on vajalik teave selleks, et EANS ja Transpordiamet saaks omakorda teavitada piloote ja kaugpiloote ajutise geograafilise ala kehtestamisest. Tegemist on ühekordse ülesandega, mille mõju on ülesande täitmise ajal suur, kuid muutub väikseks pärast protseduuride väljatöötamist. Lisaks jääb nende kahe isiku ülesandeks ka teiste kaugpilootide teavitamine ajutiste geograafiliste alade kehtestamise kohta kuni UTM-süsteemi rakendumiseni. Ka selle jaoks on vaja protseduurid ja lahendused välja töötada, kus ja kuidas alad avaldatakse. Ka see protseduuride väljatöötamine on ühekordne ülesanne, kuid samas teavitamine on pidev ülesanne. Kuna ei ole ette näha, et ajutisi geograafilisi alasid hakatakse iga päev kehtestama, on selle mõju suurus ja sagedus väiksest keskmiseni, oleneb, kui palju selliseid alasid mingil perioodil (nt nädala jooksul) kehtestatakse.

2.3. Mõju elu- ja looduskeskkonnale

Mõju elu- ja looduskeskkonnale on väike ja positiivne, sest Keskkonnaamet saaks juurde õiguse teha riiklikku järelevalvet ka mehitamata õhusõidukite üle, kes lendavad looduskaitsealadel, mille kohal on lennupiiranguala. Lennupiiranguala on kehtestatud enamasti selleks, et mitte häirida linde nende pesitsusajal. Järelevalveõiguse andmine tagab tõhusama järelevalve, et linde nende pesitsusajal ei häiritaks muu hulgas mehitamata õhusõidukitega.¹³⁴ Mõju sagedus on siiski väike, sest ei ole teada, et mehitamata õhusõidukitega pesitsevaid linde palju häirimas käiakse.

2.4. Mõju majandusele

Eelnõus sätestatu omab pigem kaudset mõju majandusele, kui ärilisel eesmärgil kasutatavad mehitamata õhusõidukid ei saa lennata lennupiirangualade, geograafiliste alade või ajutiste geograafiliste alade tõttu alati kõige otsemat teed. Selle tulemusena võib kuluda õhusõidukil rohkem energiat või kuluda näiteks kulleril kauba kohaletoimetamiseks rohkem aega. Kuna Transpordiamet koostöös MKMi ja EANSiga on alles alustanud või alustamas selliste lennukoridoride välja töötamist linnakeskkonnas, ei ole võimalik mõju suurust, ulatust ja sagedust hinnata (enamus kavandatavaid geograafilisi alasid jäävad tiheasustusaladele).

Eelnõus sätestatu ei evi **sotsiaalset**, sealhulgas demograafilist **mõju**, samuti mitte **mõju regionaalarengule** ega ole tuvastatud muud otsest või kaudset mõju.

3. Mehitamata tsiviilõhusõiduki suhtes kohaldada lubatavad meetmed

Sarnaselt mehitatud õhusõidukitega on mehitamata õhusõiduki sundmaandamine üks võimalustest, mida toetavad teised meetmed nagu erivahendite kasutamine või füüsilise jõu (vahetu sunni) kohaldamine, mida võib riikliku järelevalve käigus kohaldada. Peamiselt on

¹³⁴ Keskkonnaspetsialistid oskavad ise hoida ennast ja oma mehitamata õhusõidukit paremini ohutus kauguses, et pesitsevaid linde mitte häirida, mida aga paljud kaugpiloodid teha ei oska.

selleks tulirelva kasutamine, raadiosageduste häirimine ja õhusõiduki juhtimise ülevõtmine. Meetmeid võib kohaldada ainult nii kaua, kui seda on eesmärgi saavutamiseks vältimatult vaja.

Sihtrühm:

Sihtrühma saab jagada tinglikult kaheks:

- 1) mehitamata tsiviilõhusõidukid, mis ei täida kõiki seadusega sätestatud nõudeid (teadlikult või teadmatusel);
- 2) lennujuhid, KAPO, PPA, Kaitsevägi, teised valitsusasutused, kellele on antud lennupiirangualas, geograafilises alas või ajutises geograafilises alas riikliku järelevalve tegemise õigus.

3.1. Mõju riigi julgeolekule ja välissuhetele

Üle riigipiiri pikka maad suudavad lennata üldjuhul sertifitseeritud kategooria või erikategooriasse kuuluvad suuremad mehitamata õhusõidukid, kuid avatud kategooria mehitamata õhusõidukid (ehk väikesed mehitamata õhusõidukid) on need, mis on peamine mehitamata õhusõidukite vastaste meetmete „sihtmärk“. Sertifitseeritud ja suuremate erikategooria mehitamata õhusõidukitele kohaldatakse paljuski juba mehitatud õhusõidukite nõudeid. Sellest tulenevalt võib mõju välissuhetele olla väga suur. Juhul, kui tegemist on näiteks juhtumiga, kus sertifitseeritud kategooriasse kuuluv mehitamata tsiviilõhusõiduki kaugpiloot ei tule lennujuhiga raadiosidesse või ei saa kaugpilooti kätte muul moel (nt telefoni teel), võib hävitaja või muu kaitselenduse õhusõiduk, kes on saadetud õhusõidukit tuvastama ja saatma, selle suhtes jõudu kasutada või püütakse juhtimine üle võtta või kohaldada muid meetmeid. Kui tegemist on inimesi vedava mehitamata õhusõidukiga, siis on sisuliselt tegemist renegaadijuhtumiga ja kui muud ei jää üle, kui selle õhusõiduki suhtes jõudu kasutada, on mõju välissuhetele väga suur. Kuna selliseid juhtumeid esineb harva, on mõju sagedus väike, mõju ulatus juhtumi toimumise ajal väga suur.

Mõju riigi julgeolekule on positiivne, sest iga meede, mida riigi julgeoleku tagamise korral valitsusasutused saavad kohaldada, tagab riigi parema julgeoleku (laias tähenduses, st sisemiste ja väliste ohtude eest kaitsmise). Kuna mehitamata õhusõidukite arv on üha kasvamas ning on muutumas ka kuritegelike ja terroristlike organisatsioonide nn igapäevaseks töövahendiks, on vaja, et ka mehitamata tsiviilõhusõidukitest kujuneva ohu vastu saaks tõhusalt võidelda.

Näiteks KAPO-l võib tekkida vajadus kehtestada ajutine geograafiline ala mehitamata õhusõidukite piiramiseks avaliku korra tagamise eesmärgil riikliku järelevalve korral ja riigi julgeoleku tagamise eesmärgil. Näiteks terrorismikuritegude või lõhkeainetega seotud kuritegude lahendamise puhul on vaja piirata isikute võimalust filmida või teha otseülekannet sündmusest, kuna see võib raskendada sündmuse lahendamist ja avaldada infot asutuse meetodite ja taktika kohta. Muudatuse tulemusena on võimalik tõhusamalt sündmuse lahendada ning paremini tagada asutuse meetodite, vahendite ja taktika kaitse. Sarnastel põhjustel võib olla ka vaja teistel valitsusasutustel kehtestada ajutine geograafiline ala, et kaitsta oma meetodeid ja taktikaid liigse avalikustamise eest või et juhtumi lahendamist ei striimitaks ega filmitaks ega tehtaks fotosid, mis hiljem internetis avalikustatakse.

Mida paremini on tagatud riigi julgeolek, seda turvalisemalt saab tunda end tema kodanik, mistõttu on mehitamata tsiviilõhusõidukite vastu kohaldada lubatavate meetmete mõju pigem keskmine, sagedus väike, sest ei ole ette näha, et oleks vaja iga päev meetmeid kohaldada. Mõju ulatus ja sagedus võivad olla suured mõne ohuolukorra (kriisi) ajal.

3.2. Mõju riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse asutuste korraldusele

Mõju kohaliku omavalitsuse korraldusele puudub, sest eelnõus sätestatu ei puuduta neile seadustega pandud ülesannete täitmist ega lisa uusi.

Mõju riigiasutuste korraldusele on positiivne, sest iga meede, mida riigikaitse või riigi julgeoleku eest vastutav valitsusasutus või korrakaitseorgan saab avaliku korra tagamiseks ohuolukorras kohaldada, on samm edasi turvalisema (elu)keskkonna suunas. Eesmärk ei ole niivõrd neid meetmeid kohaldada, kui võrd heidutada võimalikku seaduserikkujat ja panna ta loobuma oma mõttest. Mõne sellise juhtumi (nt isehitatud mehitamata õhusõidukiga riigikaitseobjekti ründamine) toimumise korral, kus on vaja kohaldada eelnõus sätestatud meetmeid, on mõju juhtumit lahendavale asutusele suur, kuid kuna selliseid juhtumeid leiab aset siiski harva, on mõju sagedus väike. Tulevikus mingil määral mehitamata õhusõidukitest tulenevate juhtumite arv kasvab, ent kui suur saab olema selle mõju, on raske hinnata, sest sõltub mitmest asjaolust, mis kõik mõjutavad juhtumit.

Kavandatavad muudatused ei evi **sotsiaalset**, sealhulgas demograafilist **mõju**, samuti mitte **mõju majandusele, regionaalarengule, elu- ja looduskeskkonnale** ega ole tuvastatud muud otsest või kaudset mõju.

4. Õhuruumi kasutamise korraldamine riigikaitse eesmärgil

Eelnõukohase seaduse sätetega tagatakse tõhusam RiKSis sätestatud riigikaitse juhtimise rakendamine, mis puudutab õhuruumi puutumatus tagamist ja kaitset. Selleks koostab ja kehtestab Kaitseväge õhuruumi kontrolli plaani ja määratakse EANSile riigikaitse ülesanded. Nende täitmiseks peab EANS määrama lennujuhtide, aeronavigatsiooniteabe töötajate ja avaldajate (ATC, CNS ja MET) ning neid mõlemaid tehniliselt toetavad ITK valdkonna töökohad riigikaitse töökohtadeks. Eesmärk on Kaitseväge abistamine ohuolukorra ajal ja kiire tsiviillennuliikluse taastamise tagamine, kui ohuolukord on möödas.

Sihtrühm:

Sihtrühmad, keda see kavandatav regulatsioon mõjutab, võib jagada kaheks:

- 1) Kaitseväge kui riigi sõjalise kaitse tagaja, Kaitseleit kui sõjaväelise väljaõppe andja Kaitseväge kõrval;¹³⁵
- 2) Lennuliiklusteeninduse AS (EANS).

Mõlemale sihtrühma grupile on mõju sarnane – positiivne ja nende igapäevaseid tegemisi vähe mõjutav, kuid kriisisituatsioonis võib mõju olla väga suure ulatusega, kuid on väikese sagedusega. Ent asutused peavad korraldama perioodiliselt oma asutuse sees ja omavahel õppusi, et kriisisituatsiooni tekkides teaks kõik osapooled, mis on nende ülesanded ja kuidas käsuahel töötab (see peab siis töötama tõrgeteta).

4.1. Mõju riigi julgeolekule ja välissuhetele

Mõju riigi julgeolekule ja välissuhetele on positiivne ning mõju ulatus ja sagedus suur, sest riigi julgeoleku ja riigikaitse tagamine on üks olulisimaid ülesandeid ning on sisuliselt PSi kohaselt iga kodaniku kohus. Eelnõukohase seadusega igale kodanikule ülesandeid ei panda, kuid likvideeritakse need „augud“, mida on riigi tõhusaks kaitseks vaja, et kõikide riigikaitse osalevate poolte ülesanded oleks omavahel seostatud ja käsuahel töötaks tõrgeteta.

¹³⁵ Märkus: Riiki kaitseb sõjaliselt Kaitseväge, Kaitseleitul ei ole oma sõjalisi üksuseid, kuid nad aitavad Kaitseväge sõjaväelise väljaõppe ja muu sellisega.

4.2. Mõju riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse asutuste korraldusele

Mõju kohaliku omavalitsuse korraldusele puudub, sest eelnõus sätestatu ei puuduta neile seadustega pandud ülesannete täitmist ega lisa uusi.

Mõju Kaitsevæele, Kaitseleiidule ja EANSile on positiivne, väikese ulatuse ja sagedusega. Eelnõuga parandatakse lüngad tänases regulatsioonis, mis puudutab eri osapoolte (Kaitsevæe, Kaitseleidu kui avalik-õigusliku juriidilise isiku ja haldusülesandeid täitva eraõigusliku juriidilise isiku EANSi) tegevusi õhuruumi puutumatus tagamisel ja kaitsel. Selleks kehtestab Kaitsevægi õhuruumi kontrolli plaani, millega määratakse igäühe roll. Põhimõtteliselt tähendab see, et eelnõukohase seadusega ei anta neile uusi ülesandeid, mida nad juba täna ei täida, vaid määratakse koostöö ulatus ohuolukordade (kriiside) ajal, sealhulgas kõrgendatud kaitsevalmiduse, erakorralise seisukorra ja sõjaseisukorra ajal.

Kavandatavad muudatused ei evi **sotsiaalset**, sealhulgas demograafilist **mõju**, samuti mitte **mõju majandusele, regionaalarengule, elu- ja looduskeskkonnale** ega ole tuvastatud muud otsest või kaudset mõju.

5. Lasketiiru ja laskepaiga kohustus koordinaadid esitada

RelvSi lisatakse lahtise lasketiiru ja laskepaiga omanikule või valdajale kohustus esitada Transpordiametile lasketiiru ja laskepaiga laskeala keskpunkti koordinaadid WGS-84 süsteemis, ohuala maksimaalne kõrgus meetrites ning laskeala diagonaali pikkus meetrites. Need tuleb esitada lasketiiru korral vähemalt 90 päeva enne lasketiirus tegevuse alustamist ja laskepaiga korral 30 päeva enne tegevuse alustamist. Eesmärk on lennuohutuse tagamine, sest lahtise lasketiiru või laskepaiga vertikaalne ohuala (RelvSi tähenduses) on ligikaudu 150 m kuni 4,3 km, olenedes tsiviilrelvast, mida selles lasketiirus või laskepaigas kasutatakse, samuti sellest, millise pinnasega see on ja millised laskeasendid on lubatud. Nii madalalt lendavad mehitatud kui ka mehitamata õhusõidukid peavad teadma sellistest ohtudest, kui nad lendu planeerivad. Kas lahtise lasketiiru kohale kehtestatakse ohuala (LennSi tähenduses; D-ala) või märgitakse see lennunduskaartidele punktkoordinaatidena koos vajalike andmetega, on Transpordiameti otsustada, kuid selle mõju on erinev. Laskepaiga kohta on mõistlik avaldada selle asukoht lennunduskaardil koos vajalike andmetega. Juhul, kui otsustatakse D-ala kehtestada, peab hiljem lasketiiru omanik või valdaja esitama NOTAM-teate iga kord, kui lasketiirus plaanitakse korraldada laskmisi. See kehtib ka laskepaiga omaniku või valdaja suhtes, kui laskepaiga kohale kehtestatakse D-ala.

Sihtrühm:

Sihtrühma võib jagada kaheks:

- 1) lahtise lasketiiru ja laskepaiga omanikud ja valdajad;
- 2) Transpordiamet, EANS.

Koordinaatide, ohuala maksimaalse kõrguse ja laskeala diagonaali pikkuse esitamise kohustus on lasketiiru ja laskepaiga omanikule ja valdajale halduskoormus, kuigi ühekordne tegevus. Kui kavandatakse uue avatud lasketiiru ehitamist, saab selle kohustuse täita samal ajal, kui suheldakse KOViga ehitusprojekti, kasutusloa või muude dokumentide pärast, mida on vaja lasketiiru kasutuselevõtuks. Juhul, kui uus rajatav lahtine lasketiir või laskepaik asuvad lennuvälja lähialas, tuleb projekt kooskõlastada Transpordiametiga. Kui aga lasketiir on olemas enne eelnõukohase seaduse jõustumist, tuleb lasketiiru omanikul või valdajal see kohustus täita kuue kuu jooksul alates eelnõukohase seaduse jõustumisest. Lahtisi lasketiire, mille kohta tuleb

koordinaadid saata, on kümme-kond ja võrreldes kõikide olemasolevate lasketiirudega, on nende arv väike, seega sihtgrupp on pigem väike.

NOTAM-teadete esitamine on jooksev ülesanne ja tõstab lasketiiru omaniku või valdaja halduskoormust, samuti EANSi töökoormust. Selle mõju sagedus oleneb sellest, kui sageli lasketiiru kasutatakse ning milliste lasketiirude ja laskepaikade kohale otsustab Transpordiamet D-ala kehtestada. NOTAM-teadete esitamise alguses on tõenäoliselt ajakulu selle esitamiseks suurem kui siis, kui seda on tehtud mitu korda ja teate esitamisel on tekkinud vilumus. Juhul, kui Transpordiamet ei kehtesta ühegi lahtise lasketiiru ega laskepaiga kohale D-ala, ei ole kohustust ka NOTAM-teateid esitada.

Laskepaikade arv ei ole teada, sest laskepaik on mõeldud ajutise laskmiskohana (nt üks nädalavahetus) ja seda on lihtne rajada, vaja on üksnes KOVi ja PPA nõusolekut. Seetõttu ei ole võimalik hinnata ka mõju suurust, ulatust ega sagedust Transpordiameti ning EANSi töökoormusele. Laskepaiga omaniku või valdaja halduskoormus sarnaneb lasketiiru omaniku või valdaja omale.

5.1. Mõju riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse asutuste korraldusele

Mõju kohaliku omavalitsuse korraldusele puudub, sest eelnõus sätestatu ei puuduta neile seadustega pandud ülesannete täitmist ega lisa uusi.

Eelnõus sätestatu mõjutab riigiasutuste korraldust, sest Transpordiameti töökoormus kasvab, ent kui ta ei kehtesta ühegi lahtise lasketiiru ega laskepaiga kohale D-ala, on tegemist ühekordse ülesandega. Tulevikus võib olla vaja andmeid korrigeerida, kui need muutuvad, kuid aeg on näidanud, et siiani need andmed (asukoht, tiiru laskeala kaugus jms) ei ole muutunud, sest tiiru ei ehitata ümber, siis ei ole ette näha, et seda on vaja sageli teha. Kui aga Transpordiamet näeb vajadust kehtestada lahtiste lasketiirude kohale ohualad ehk D-alad, on otsuse puhul tegu samuti ühekordse ülesandega, kuid hiljem tuleb NOTAM-teateid menetleda, mis on jätkuv ülesanne. Samuti tuleb ohualade kehtestamist vähemalt korra arutada ka õhuruumi kasutamise korraldamise komisjonis, kui ohualade asukohad ja nende ülapiir teada (nt infopunktina). Mõju sagedus on pigem väike, samuti selle ulatus.

Juhul, kui Transpordiamet otsustab mitte kehtestada ohualasid lahtiste lasketiirude ja laskepaikade kohale, siis EANSil tekib ühekordse ülesandena kohustus kanda kõikide lasketiirude ja laskepaikade andmed punktidenähtena lennunduskaartidele. Selline tegevus on ühekordne. Hiljem võib olla vajadus muuta mõne lasketiiru andmeid, kui need muutuvad, kuid nagu eespool juba mainitud, ei ole ette näha, et need muutuvad sageli. Ainuke, mille arvu ei oska ette näha, on laskepaikade arv aastas. Praegusele kogemusele tuginedes võib siiski öelda, et see arv jääb aastas viie piiresse.

Juhul, kui Transpordiamet otsustab kõikide või vähemalt osade lahtiste lasketiirude kohale D-alad kehtestada, tähendab see seda, et hiljem peavad lahtiste lasketiirude ja laskepaikade omanikud hakkama NOTAM-teateid esitama. See aga mõjutab nii Transpordiameti kui ka EANSi töökoormust, mis suureneb. Koormuse suurenemine on pigem väike, sest ei ole palju selliseid lasketiire, kellel NOTAM-teadete esitamise kohustus tekib. Kui näiteks selliseid lasketiire on viis ja need tegutsevad igal nädalavahetusel, tähendab see nii Transpordiameti kui ka EANSi jaoks 260 NOTAM-teadete menetlust aastas. Juhul, kui tiiru kasutamisel selgub, et näiteks kolmel korral jäävad laskmised ära, mistõttu tiiru ei kasutata, siis tuleb lasketiiru omanikul esitada NOTAM-teate muudatus, mis on 30 menetlust aastas (mis lisandub sellele 260-le).

Kokkuvõtvalt oleneb Transpordiameti ja EANSi töökoormus Transpordiameti kaalutlustest, kas kehtestada talle edastatud andmete põhjal D-alad lahtiste lasketiirude ja laskepaikade kohale või mitte, sest koormus kasvab D-alade kehtestamise järel, kuid mitte siis, kui D-alasid ei kehtestata. Sellisel juhul jääb andmete sisestamine süsteemi ühekordseks ülesandeks.

5.2. Mõju riigi julgeolekule ja välissuhetele

Mõju riigi julgeolekule ei ole.

Mõju välissuhetele on üldiselt kaudne ja võib väljenduda negatiivselt juhul, kui lahtiste lasketiirude ja laskepaikade andmeid lennunduskaartidele ei kanta ning mõni, eelkõige liitlaste õhusõiduk saab lasketiirust tuleva kuuliga pihta. Juhtumi toimumise ajal on mõju ulatus suur, kuid muul juhul väike. Sagedus on väike, sest seni ei ole teadaolevaid juhtumeid, kus on pihta saanud mõni õhusõiduk, kuid üle on lennatud mitmetel kordadel madallendu tehes.

Kavandatavad muudatused ei evi **sotsiaalset**, sealhulgas demograafilist **mõju**, samuti mitte **majandusele, regionaalarengule, elu- ja looduskeskkonnale** ega ole tuvastatud muud otsesest või kaudset mõju.

VII Seaduse rakendamise seotud riigi ja kohaliku omavalitsuse tegevused, eeldatavad kulud ja tulud

Kohalikele omavalitsusele ei kaasne eelnõukohase regulatsiooniga ühtegi kulu ega saada ka tulu. Samuti ei panda seadusega talle uusi ülesandeid ega muudeta olemasolevaid, mistõttu KOVile eelnõukohase seadusega tegevusi ei kaasne.

Riigiasutuste, Kaitseliidu ja EANSi tegevusi eelnõukohase seaduse jõustamisel on kirjeldatud mõjuanalüüsi punktides 1–5 kas sihtrühma või riigiasutuste korralduse mõju osas.

Peale eespool kirjeldatud tegevuste on vaja järjepidevalt korraldada koolitusi ja õppusi, sealhulgas eri asutuste omavahelise koostööna, mehitamata õhusõidukite vastu kohaldada lubatud meetmete kohta. Järelevalvet tegev ametnik peab oskama asutuses olevaid seadmeid kasutada. Peale selle on vaja koostada ja kehtestada asutusesisesed protseduurireeglid (kui neid juba olemas ei ole), kuidas ja millal võib erivahendeid kasutada mehitamata õhusõidukite vastu (Kaitseväes ja Kaitseliidus tuntud ka kui jõu kasutamise reeglid).

Juhul, kui järelevalvet ja väärteomenetlust ei vii läbi sama isik või asutus, siis on vaja koostada juhend järelevalve tegijale, mida ja milliseid andmeid ta peab tõenditena koguma, et väärteomenetleja saaks menetlust korrektselt läbi viia (mõnede andmete kogumine juhtumi toimumise ajal on oluline, sest hiljem ei ole neid võimalik taastada ega koguda).

Tulud

Eelnõukohase seaduse jõustamisega ei kaasne riigieelarvele tulu. Eelnõuga ei kehtestata riigilõivu tasumise kohustust lennupiirangualas või geograafilises alas lendamiseks loa taotlemise korral ega ka mitte koordinaatide ja muude andmete esitamise järel ohualade kehtestamise eest (kui Transpordiamet otsustab ohuala kehtestada lasketiiru kohale).

Kulud

Vaatamata sellele, et töökoormus kasvab natuke nendel asutustel, kes saavad õiguse järelevalvet teha geograafilises alas, ei kaasne eelnõukohase seadusega neile selliseid kulusid, mida nad (juba) ei planeeri või ei kavatse või ei saa planeerida iga-aastaselt oma eelarvesse. See tähendab, et iga asutus teeb järelevalvet sellises vajalikus mahus ja selliste vahenditega, mis tal on olemas või mida ta on soetamas selleks, et oleks tagatud selle objekti valve ja kaitse ettenähtud ulatuses. Ei ole ette näha vajadust asutustel lisaeelarvest raha taotleda või suurendada eelarvet. Kulud järelevalvele ja vääртеomenetlusele jäävad iga asutuse eelarve piiresse. Eelnõuga antakse riigiasutustele parem võimalus oma asutusesisest tööd organiseerida ning kavandada suuremaid arenguid tehniliste lahenduste kasutuselevõtmiseks tulevikus.

Lennupiirangualas või geograafilises alas loa taotluse menetlemisega võib asutuste töökoormus kasvada, kuid mitte nii palju, et oleks vaja luua täiendav töökoht, mistõttu kulud jäävad asutuse eelarve piiresse. Asutused peavad ka täna sageli Transpordiametile laekuvaid taotlusi läbi vaatama ja andma kooskõlastuse või keelduma selle andmisest, eelnõuga vahetatakse n-ö rollid, millest tulenebki väike töökoormuse kasv riiklikku järelevalvet tegevatele asutustele. Kui geograafilised alad saavad kehtestatud, tekib ka õhusõidukite pilootidel ja kaugpilootidel parem selgus ning nad saavad paremini oma lende planeerida, mistõttu ei pruugi töökoormus kasvada, mis kokkuvõtteks tähendabki seda, et täiendavat töökohta ei ole vaja luua, kuid võib olla vaja täna taotlusi läbivaatava ametniku töökorraldust muuta, mis ei suurenda siiski asutuse kulu.

Mehitamata õhusõidukitest lähtuva ohu tõrjumiseks soetatakse vahendeid vastavalt riigikaitse arengukavale, siseturvalisuse arengukavale, asutuse tegevuskavale ja julgeolekuhinnangutele. Samuti ei ole välistatud koostöö tegemine teise asutusega, kellel on vajalik vahend olemas, kui selline koostöö on asjaolusid arvesse võttes võimalik.

Nii Transpordiameti kui ka EANSi töökoormus kasvavad lahtise lasketiiru ja laskepaiga koordinaatide ja muude andmete Transpordiametile esitamise tõttu, kuid ei ole ette näha, et andmete hulk oleks nii suur, ja et see oleks nii suur ja pidev, et oleks vaja luua uus töökoht, seetõttu jäävad kulud asutuse eelarve piiresse.

VIII Rakendusaktid

Eelnõukohane seadus sisaldab järgmisi volitusnorme:

1. LennSi § 4 lõige 1: Eesti õhuruumi ja Tallinna lennuinfopiirkonna kasutamise ja lennuliikluse teenindamise korra kehtestab Vabariigi Valitsus määrusega. Määrust muuta vaja ei ole, sest volitusnormist jäetakse välja lennupiirangute kehtestamise õigus, mis ka praegu on kehtestatud eraldi määrusega (tulevikus korraldusega), samuti tuuakse volitusnormis välja, millise õigusaktiga Vabariigi Valitsus õigusakti kehtestab, praegu see puudub.

2. LennSi § 4 lõige 3²: Riikliku mehitamata õhusõiduki, mis ei ole kaitselennunduse õhusõiduk, riigisiseseid käitamise nõuded ja erisused komisjoni rakendusmääruses (EL) nr 947/2019 sätestatud käitamise nõuetest kehtestab valdkonna eest vastutav minister määrusega. Valdkonna eest vastutav minister on majandus- ja taristuminister. Tegemist on uue määrusega, millega kehtestatakse mehitamata õhusõidukite käitamise (peamiselt lennureeglitena) riigisiseseid erandid. Määruse sisu saab olema olemuselt sarnane LennSi § 4 lõike 3¹ alusel kehtestatud määrusega. Määruse eelnõu kavandit seletuskirjale ei lisata.

3. LennSi § 4¹ lõige 1: Lennupiirangud õhusõidukitele ja geograafilised alad mehitamata õhusõidukite lendamise piiramiseks lennuohutuse, julgeoleku ja avaliku korra tagamise ning keskkonnakaitse eesmärgil kehtestab Vabariigi Valitsus korraldusega. Tegemist on uue

korraldusega, mis asendab osaliselt Vabariigi Valitsuse määrust nr 189 ja mille eelnõu kavand on seletuskirja lisas.

4. LennSi § 4¹ lõige 3: Ajutise geograafilise ala kehtestamise ja lõpetamise korra kehtestab Vabariigi Valitsus määrusega. Tegemist on uue määrusega, mille eelnõu kavand on seletuskirja lisas.

5. LennSi § 4¹ lõige 5: Loa andja, loa taotlemise ja andmise korra ning valitsusasutusele erandi andmise korra kehtestab Vabariigi Valitsus määrusega. Tegemist on uue määrusega, mille sisuks on muu hulgas osa praegu kehtivast Vabariigi Valitsuse määrusest nr 189, mis puudutab lennupiirangutega alas loa taotlemist. Eelnõu kavand on seletuskirja lisas.

6. LennSi § 7² lõige 3: Kaitselendundusmäärustiku, millega sätestatakse nõuded kaitselendunduse õhusõidukitele, nende käitamisele ning sellega seotud rajatistele, nõuded kaitselendundusega tegelevatele isikutele ning kaitselendunduse õhusõidukite osalusel toimunud lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimise kord, kehtestab valdkonna eest vastutav minister määrusega. Valdkonna eest vastutav minister on kaitseminister. Määruses on vaja muuta määruse pealkirja ning muuta kehtetuks määruse § 2 punktid 1 ja 2 ning § 4, sest nimetatud sätted kehtestatakse LennSiga. Määruse eelnõu kavandit seletuskirjale ei lisata.

7. LennSi § 7³ lõige 4: Komisjoni määruse (EÜ) nr 2150/2005, milles sätestatakse ühised eeskirjad õhuruumi paindlikuks kasutamiseks (ELT L 342, 24.12.2005, lk 20–25, edaspidi *komisjoni määrus nr 2150/2005*), artikli 5 lõike 1 teises taandes nimetatud ühendatud tsiviil-sõjalise õhuruumi korraldamise üksuse ülesandeid täitvad isikud nimetab valdkonna eest vastutav minister. Valdkonna eest vastutav minister on majandus- ja taristuminister, kes nimetab need käskkirjaga. Nendeks isikuteks on Kaitsevägi ja Lennuliiklusteeninduse AS. Käskkirja eelnõu kavandit seletuskirjale ei lisata.

8. LennSi § 42⁶ lõige 5: Operatiiv-teenistuslikus eristaatuses lendudele tsiviillendude ees eelisõiguse andmise korra ja LennSi § 42⁶ lõikes 4 loetletud kahe võrdse riikliku lennu prioriseerimise tingimused kehtestab Vabariigi Valitsus määrusega. Tegemist on uue määrusega, kuid selle eelnõu kavandit seletuskirjale ei lisata.

Eelnõukohase seaduse jõustudes tuleb kehtetuks tunnistada Vabariigi Valitsuse 11. mai 2004. a määrus nr 189 „Lennupiirangud ja piirangud riiklikule õhusõidukile lennuks ülehelikiirusel“, sest LennSi § 4 lõike 1 sõnastuse muutmise tõttu muutub nimetatud määrus osaliselt kehtetuks, samas LennSi § 4 lõike 7 alusel sätestatu on oma olemuselt korraldus¹³⁶, mistõttu on see nõue mõistlik kehtestada uuesti koos kavandatava LennSi § 4¹ lõike 1 alusel kehtestatava Vabariigi Valitsuse korraldusega.

Eelnõu § 1 punktiga 20 tehtava LennSi § 22¹ lõike 1 sõnastuse muudatusega on vaja muuta kaitseministri 5. novembri 2019. a määruse nr 22 „Kaitselendunduse õhusõidukite registri põhimäärus“ §-s 2 registri eesmärgi sõnastust. Sisuliselt tuleb selles asendada sõnad „Kaitseväge ja Kaitseliidu ülesannete täitmiseks kasutatavate“ sõnaga „kaitselendunduse“.

Uue §-ga 58⁸ lisamisega (eelnõu § 1 punkt 27) võib vaja olla kehtestada RiKSi § 46 lõike 3 alusel uus Vabariigi Valitsuse määrus, sest EANS ei kuulu kummagi määruse, mis nimetatud lõike alusel kehtestatud, reguleerimisalas olevate isikute hulka – ta ei ole riigiasutus¹³⁷ ega ole ka elutähtsa teenuse osutaja¹³⁸.

¹³⁶ Vt täpsemat selgitust eelnõu § 1 punkti 6 kohta.

¹³⁷ Vt Vabariigi Valitsuse 23. septembri 2016 a määrus nr 103 „Täiendavate riigikaitsealise töökohustusega ameti- ja töökohtade loetelu ning loetelu moodustamise, riigikaitsealise töökohustusega ameti- või töökoha loomise ning muutmise ja andmete esitamise kord“.

¹³⁸ Vt Vabariigi Valitsuse 9. augusti 2018. a määrus nr 73 „Täiendavate riigikaitseliste töökohtade moodustamine elutähtsa teenuse osutaja juures, loetelu moodustamise ja muutmise ning andmete esitamise kord“.

IX Seaduse jõustumine

Seadus jõustub üldises korras.

X Eelnõu kooskõlastamine, huvirühmade kaasamine ja avalik konsultatsioon

Eelnõu esitatakse kooskõlastamiseks eelnõude infosüsteemi kaudu Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile, Siseministeeriumile, Välisministeeriumile, Keskkonnaministeeriumile ning Rahandusministeeriumile. Eelnõu saadetakse arvamuse andmiseks Kaitsevägele, Kaitseleiidule, Välisluureametile ning Lennuliiklusteeninduse AS-ile.